KÂĞITHANE-KEMERBURGAZ-AĞAÇLI-ÇİFTALAN DEMİRYOLU

(1914-1916)



KÂĞITHANE BELEDİYESİ
İSTANBUL

KÂĞITHANE-KEMERBURGAZ-AĞAÇLI-ÇİFTALAN DEMİRYOLU
(1914-1916)



KÂĞITHANE BELEDİYESİ
İSTANBUL

KÂĞITHANE-KEMERBURGAZ-AĞAÇLI-ÇİFTALAN DEMİRYOLU
(1914-1916)

Yayına Hazırlayanlar:
Prof. Dr. EMRE DÖLEN
MERT SANDALCI



KAĞITHANE BELEDİYESİ
İSTANBUL

BİR ŞAŞKINLIK...
BİR MUTLULUK...



"Demiryolu da varmış meğer..."

Sarayların, kasırların, şenliklerin, bin çeşit insanın ortasında, Kâğıthane'de bacasıyla, dumanıyla, kara küçük lokomotiflerin çalıştığı bir demiryolunun varlığını ilk öğrendiğimizde şaşkınlığımızı gizleyememiş hatta inanamamıştık. Yukardaki cümle ile vermiştik ilk tepkimizi...

Kâğıthane'nin tarihi ile ilgili belge, fotoğraf, gravür, harita, obje vb. malzemeleri toplamayı epey ilerletmiştik. Bu derlemeler bize hergün yeni birşeyler öğretiyor ve biz bu şekilde ilçeyi adeta yeniden keşfediyorduk. Bu arada çalışmalarımızı bir kitapta toplamak, belgesel bir film yapmak, CD-Rom olarak bir başka şekilde sergilemek, Kâğıthane Şarkılarını bir kasette toplamak ve eldeki tüm materyali gelecek kuşakların hizmetine sunabilecek bir merkez (müze-kütüphane) oluşturma fikri olgunlaşmış ve bu çalışmaları artık gerçekleştirmeye başlamıştık ki demiryolu ile ilgili iki ayrı albümün varlığını öğrendik.

Albümlerdeki fotoğrafları gördüğümüzde ise cidden heyecanlandık. Duygulandık... Etkilenmemek mümkün değildi zaten... Geçmişe dair bilgileri bulup çıkarma gayreti içindeyken aklımızın köşesinden geçmeyen bu bilgi ve belgeler

demeti karşımıza çıkıyor ve birdenbire geçmişle yüz yüze geliyorduk.

Resimleri gördüğümüz andan itibaren, yakın tarihimizin belleklerden silinip albümlerdeki fotoğraflarda kalmış bu mütevazî hattına, bir anlam ve işlev kazandırmak bizim için bir sorumluluğa dönüştü. Albüm sahiplerinin de önerileri ile fotoğrafları bir kitapta toplama çabasına girdik.

Ve bu çaba geçmişten geleceğe birşeyler aktarabilmenin hazzı ve yüzyılların kültür hazinesine bir damla olsun katkıda bulunabilmenin mutluluğu olarak kitaba emeği geçenlerin hemen yüreğine yansıdı.

Yıllar-yüzyıllar sonra, yüzlerini ve adlarını bile bilemeyeceğimiz nice insana, tarihten bir kesit adımız ve çabalarımızla ulaşacaksa daha ne isteyebiliriz ki ?...

Ne mutlu bize...

ARİF CALBAN
KÂĞITHANE BELEDİYE BAŞKANI



KAYBOLMUŞ BİR DEMİRYOLUNU BULMAK...

"Kâğıthane-Kemerburgaz-Ağaçlı-Çiftalan Demiryolu, 1914-1916" isimli bu kitap, ilçe tarihine yönelik olarak belediye bünyesinde başlattığımız derleme çalışmalarından biridir. Belli bir noktada kendiliğinden bir araya gelen insanların ortaya koyduğu çabanın ortak ürünü, bir anlamda çoğu kimsenin gereksiz diye bir yana attığı tarihsel malzemenin anlam kazanmasıdır.

Bütün engellere karşın özverili insanların, karşılıklı güvenle oluşturdukları bir ortamda yardımlaşmaların, yapılan işe nasıl ivme kazandırdığının ve hatta yeni atılımlara yol açtığının göstergesidir.

"Kâğıthane... Demiryolu" kitabının hazırlanmasında önde gelen isim Prof. Dr. Emre Dölen olmuştur. Elinde bulunan ve dedesinin bir zamanlar görevli olarak çektiği fotoğraflar bu kitabın temelidir denilebilir. Bu hattın fotoğraflarını 1916'da çeken Mukadder Dölen o günlerde bilmeden 1999'da yapılacak olan kitabın da temelini atmış oldu. Emre Bey için de 83 yıl sonra dedesinin izinden giderek onun varlığını yıllar sonra bir kere daha hissetmek ve onu tekrar yaşatmaktı; bu kitabın anlamı... Belki de yapılan hizmetlerin bir gün kadrinin bilinebilmesinin ancak aile albümleri dahil geçmişimize sahip çıkarak, koruyarak ve saklıyarak mümkün olabileceğinin mesajını vermek istiyordu gelecek kuşaklara...

Kitabın hazırlık sürecinde, demiryolu hakkında o günleri bilen yaşlılardan bilgi almak ve yıllar sonra aynı yerlerde bir keşif yapmak üzere çıkılan bir gezide ıssız ormanın içindeki hat takip edilerek atılan her adımda eminim ki aklında dedesinin çektiği fotoğraf kareleri, onunla birlikte yürüyordu...

Kitabın hazırlanmasında emeği geçen diğer kişi Sn. Mert Sandalcı olmuştur. Mert Bey, kendi deyişiyle bize çocukluğunun özleme dönüşen hayallerini aktarmıştır. Ancak özlemini elindeki belgelerle birleştirdiğinde, bizde de geçmişi ve geleceği bir arada yaşayabileceğimiz böylesi bir güzergâhta ilerliyebilme arzusunu uyandırmış ve bu hattın gerçekleşmesinin sağlanabileceğini göstermiştir.

Bu kitabın ortaya çıkmasındaki en önemli isim olan Arif Calban için ise bu çalışma, belediye başkanlığı'nı sürdürdüğü Kâğıthane için kalıcı bir şey daha yapmak anlamına gelmekte, ilçe adına kültür dünyamıza katkıda bulunmanın getirdiği kıvancın bir simgesi olmaktır.

Kuşkusuz bir yönetici için, sıradanlığın dışına çıkmak, bir kez daha insanların hayretle ka-

rışık takdirini kazanmak ve gelecek kuşaklara kalacak kültür mirasına katkıda bulunmak çok güzel şeyler...

Bu kitabın hazırlanması için birlikte çaba gösteren dört kişinin de en önemli beklentileri hattın bir şekilde yeniden canlandırılabilmesi; Ağaçlı ve Çiftalan'dan yola çıkan Kemerburgaz, Ayazağa üzerinden Kâğıthane'ye kömür ve asker taşıyan trenlerin, günümüzde insanları piknik yerlerine ve denize taşıması, eski haliyle ortaya çıkacak bu nostaljik demiryolunun değerlendirilmesi, orman içindeki sadece kendi sesiyle ve çocuk cıvıltılarıyla ilerleyecek böylesi turistik bir trenin yapımına öncülük ederek, Türkiye'de belki de bir ilk'in gerçekleşmesini sağlamaktır.

Büyükşehir Belediyesi, Orman Bakanlığı gibi kuruluşların özellikle ilgilenmesini beklediğimiz bu proje için ikna edici unsur olarak biz, Kâğıthane Belediyesi bu kitabı sunuyoruz.

Sa'd-âbâd'ın yeniden mesire alanı olarak tarihi özelliklerine uygun düzenlenmesinin yapıldığı ve eskiden olduğu gibi buralara Haliç'ten kayıklarla, vapurlarla insanların geleceği günlerin yaklaştığı düşünülürse, Sa'd-âbâd Mesiresi'nden başlayıp Karadeniz'e çıkan bu eski-yeni demiryoluna ilginin büyük olacağına, hatta orman içine özel turların dahi düzenlenebileceğine inanıyoruz. Bu güzergâhta bulunan köylerin ulaşımına bir de demiryolunun eklenmesi ise sanıyoruz ki; şehir trafiğini rahatlatıcı bir etki yapacaktır. Ve en önemlisi, inanıyoruz ki; bu bağlamda bütün yapılanlar ve yapılacaklar insanların güzel şeyler yaşamalarına ve geçmişten geleceğe uzanan bir köprü kurmalarına yardımcı olacaktır.

HÜSEYİN IRMAK
KÂĞITHANE BELEDİYESİ BASIN DANIŞMANI

BU KİTAP HAKKINDA...

İnsanı çocuk yaşında sarıp sarmalayan bir tutkudur demiryolu...

Çocukluğumdan beri hızla giden yolcu trenlerinden ziyade uzun yük katarlarının ağır ağır süzülüşlerini izlemeyi yeğlemiş, tren sevgimi bu katarlarda yoğunlaştırmışımdır. Onların, arkalarından gelen süratli trenlerle yol vermek için olur olmaz kırmızı ışıklarda durmaları, çoğu kez otlar bürümüş yardımcı hatlarda beklemeleridir aslında bu sevginin nedeni... Bu beklemelerde kimi zaman makinistle konuşmaya varacak kadar trenlere yaklaşır, ahşap vagonlardan yayılan kokuyu ömrüm boyunca unutmamak üzere ciğerlerime çeker, demiryollarının mağrur ekspreslerine nazaran bu emekçi trenlere acıma ile karışık derin bir saygı beslerdim...

60'lı yıllarda haftanın belirli günlerinde Erenköy İstasyonu'na küçük bir dizel lokomotifi gelir, içi İnhisarlar Kızılay Maden Suyu kasalarıyla dolu 1 ya da 2 yük vagonu bırakır, boşaltılmış olanlarını ise katara takarak Haydarpaşa'ya doğru giderdi. Sabahın erken saatlerinde bu manevrayı seyretmek üzere istasyona koşar, makas değiştiren görevlinin yaptığı işin ne denli zevkli bir uğraş olduğunu düşünürdüm.

Sonraki yıllarda Feneryolu tutkum başladı. Bisikletimle Fenerbahçe Ordu Evinin önüne gider, ağaçların arasından sahile kadar uzanan metruk demiryolunda karşıma her an küçük bir lokomotifin çıkacağını hayal ederdim.

1990'lı yılların başında, belgesellerde izlediğim halen de Patagonya'da ve Peru'da çalışmakta olan trenlerle seyahat etmek en büyük özlemim olmuştu... 1996 yılında bir kartpostal satıcısında gördüğüm 12 fotoğrafa adeta vuruldum. Fotoğraflardan hattın Kemerburgaz'dan geçtiği, Karadeniz kıyılarında bir madene gittiği ve askerler tarafından işletildiği anlaşılıyordu. Sırası geldiğinde üzerinde çalışmak üzere kenara koyduğum bu fotoğraflarla ilgili şaşırtıcı bilgilere ulaşmam fazla zaman almadı. 18-20 Eylül 1996'da katıldığım Türk Tıp Tarihi Kongresi'nde bir öğlen yemeği sırasında yan masada oturan Prof. Dr. Emre Dölen bu hattan bahsediyordu. Elinde bu hattın yapımı ile ilgili birçok fotoğraf bulunduğunu ve hattın yapımı sırasında fotoğrafları çeken kişinin de dedesi olduğunu anlatıyordu. Hemen fotoğraflarımızı bir araya getirerek konuyu daha detaylı bir şekilde araştırmaya karar verdik. Prof. Dölen, hattın Kâğıthane'den başlayarak Ağaçlı ve Çiftalan Kömür Madenlerine gittiğini ve de Enver Paşa döneminde inşa edildiğini söyleyince konuyla ilgileneceğini düşünerek Kâğıthane Tarihi konulu oldukça önemli bir kitap üzerinde çalıştığını bildiğim Kâğıthane Belediyesi'nden, Basın Danışmanı Hüseyin Irmak'ı aradım. Konuyu Kâğıthane Belediyesi Başkanı Sn. Arif Calban'a açtığımızda bu belgeleri ölümsüzleştirmeyi büyük bir heyecan ve zevkle üstleneceklerini ve ortaya çıkacak eserden mutluluk duyacaklarını ifade ettiler. Yönetici kadroda heyecan ve keyfimizi paylaşan onlarca insan görmek kuşkusuz bu çalışmanın en hoş taraflarından biri oldu. Bu arada Sn. Emre Dölen de hat ile ilgili olarak oldukça detaylı bir araştırmayı bitirdi. Hep birlikte hattın izini sürmeye karar verdik. Tam o günlerde bir sohbet sırasında İstanbul Üniversitesi Eczacılık Fakültesi eski dekanı ve Farmakognozi Profesörü Turhan Baytop, 1952 yılında bir araştırma gezisi sırasında bahsettiğimiz dekovile, Terkos Gölü civarında bindiğini söyleyince araştırmamıza Terkos, Balaban Köyü'nden başlamaya karar verdik. Köyün ileri gelenlerinden aldığımız bilgiler, Karaburun - Terkos arasında çalışan bu hattın bizim incelediğimiz hatla ilgisi bulunmadığını kısa sürede ortaya çıkardı. 1953 yılına kadar, Zonguldak'tan Karaburun'a gemi ile taşınan kömürün, Karaburun'dan bu 7 kilometrelik dekovil hattı ile Terkos Pompa İstasyonuna getirildiğini ve bu tesisin çalıştırılmasında kullanıldığını öğrendik. Her iki hatta çalışan trenlerin benzerliğinin bizler gibi, bizlerden sonra bu konuda araştırma yapacak olanların da şüpheye düşmesine neden olacağını düşünerek; bu kısa bilgiyi ve bu dekovil hattı ile ilgili Prof. Dr. Turhan

Baytop'un arşivinde rastladığımız tek belgeyi izniyle yayınlıyoruz. Bu vesile ile gösterdiği ilgiden dolayı kendisine teşekkürü bir borç biliyoruz.

11 Şubat 1999'da insanın içini ısıtan güneşli bir günde Terkos'ta başlayan araştırmamız öğle saatlerine gelindiğinde bu kez Kemerburgaz Çiftalan dekovil hattı güzergâhında yürüyüşle devam ediyordu ki yavaş yavaş kayıp hattı tespit etmeye başladık. Önce işçi lojmanlarının temel kalıntılarını, ardından da ahşap köprülerin temellerini bulduk. Dolgular, yarmalar, balast kalıntıları üzerinde ilerlerken demiryoluna ait üzerleri eski harflerle yazılı 8,9 uncu sonra 9 ve 9,2 işaretli kilometre taşlarını bulduk. Karanlık çökmeye başladığında bu ıssız ormanda kaybolmuş demiryolu üzerinde tarih tutkunu bir Analitik Kimya Profesörü, Eczacılık Tarihi Araştırmaları yapan demiryolu aşığı bir İnşaat Mühendisi ve kendini Kâğıthane için parçalayan bir gazeteci inanılmaz bir huzur ve keyif içinde çalışmamızın ilk bölümüne noktayı koymuştuk. Ardından 15 Şubat 1999'da Göktürk (eski Petnahor) Ağaçlı ve Çiftalan köylerine yaptığım ziyaretlerden sonra halen hayatta olan tanıkların ağzından hattın çalıştığı günlerle ilgili, çalışma sistemi ve güzergâhın kaybolan kısımları dahil, eşsiz bilgilere ulaştım.

Artık hat ile ilgili hikaye tamamlanmıştı. Öğrendik ki dekovilimiz 1920'li yılların sonunda önce Kemerburgaz'dan Ağaçlı ve Çiftalan yönlerine gitmez olmuş, bir müddet Kâğıthane - Kemerburgaz arasında Silahlı Kuvvetler için çalışmış, 1950'lerin başında da lokomotif ve vagonları hurdaya çıkarılmış böylece de ömrünü doldurmuştu. Katarlarından geriye hiçbir iz kalmayan dekovil hattının ray ve traverslerinden göz önünde olanları hurdacılar ve göçerler götürmüşlerdi. Bir müddet sonra da hattın orman içindeki bölümü sökülmüştü. Kaderlerine terk edilmiş ahşap köprülerin son görevleri ise orman işçilerini ısıtmak olmuştu.

Kömür elde etmek uğruna Ağaçlı ve Çiftalan'da yapılan doğa katliamının boyutlarını gördükten sonra ise deniz kıyısı ve maden bölgesinden söz etmeye içim elvermiyor. Bilmem ki içi su dolarak küçük çapta birer göl halini alan bu dev çukurlar rehabilite edilebilir mi? Güzelim Karadeniz Sahili eski haline kavuşabilir mi diye düşünüp durdum. Çok zor ama imkansız da değil tabii...

Ancak bu kitabı hazırlarken gördük ki İstanbul'a bağlı en eski yerleşim merkezlerinden Kemerburgaz, Çiftalan, Ağaçlı ve Kısırmandıra'da yaşayan insanlar, canlandırılacak olursa dekovil ile buralara gelerek piknik yapacak aileleri, cıvıl cıvıl okul çocuklarını ve buharlı lokomotif tutkunu yerli ve yabancı turistleri özlemle bekliyorlar. Bu konuda başlattığımız yayınlar köy kahveleri-

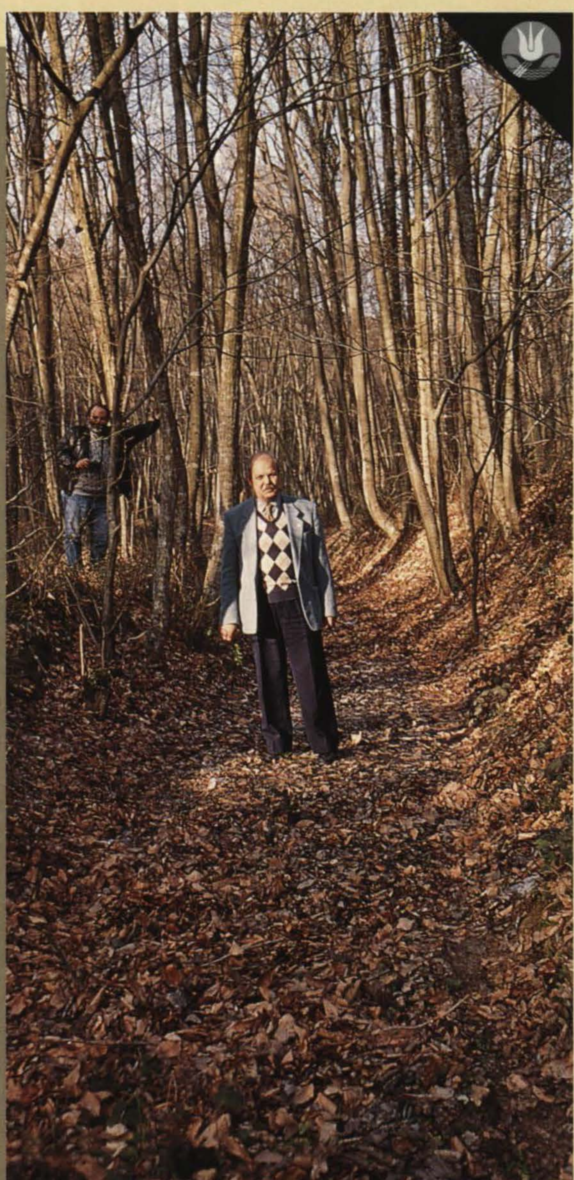


Terkos Pompa İstasyonu ile Karaburun arasında çalışan dekovilin kömür taşıma işleminin yanı sıra saat 16.00-16.30 arasında personeli aileleri ile birlikte denize götürmek, 18.00-18.30 arasında da geri getirmek görevi vardı. Bu nedenle 50'li yılların başında "banyo treni" adını alan dekovil son makinisti Hüseyin Turan yönetiminde görünüyor...

Fotoğraf: Turhan Baytop Arşivi.



Demiryolu güzergâhı 9.km civarı...



Demiryolu güzergâhında 7.km civarı...
Önde, Prof. Emre Dölen arkada solda, Mert Saldalcı
(11.2.1999)

nin duvarlarında baş köşede yer alıyor. Aslında pek de ummadığımız bu ilgi gururumuzu okşamadı da değil hani...

Başlamadan evvel belirtmeliyim ki hayalimizdeki büyük projenin ilk etabı olan bu kitabın gerçekleşmesinde bize destek veren başta Kâğıthane Belediye Başkanı Sn. Arif Calban olmak üzere, basın danışmanı Sn. Hüseyin Irmak ve bizlerden her konuda yardımlarını esirgemeyen belediye yetkilileri ve görevlilerine;

IRCICA kütüphanesinde bulunan (tespit edebildiğimiz kadarıyla üzerinde dekovil hattının belirtildiği tek haritadır) haritayı kitabımızda kullanmamıza izin veren IRCICA Genel Direktör'ü Prof. Dr. Ekmeleddin İhsanoğlu'na;

Dekovil hattını yeniden keşfetmemizde büyük yardımları dokunan orman işçisi Sn. Kemal Günay'a, Çiftalan'dan Sn. Kamil Gezgin'e ve Ağaçlı köyü muhtarı Sn. Ali Turhan'a;

Nihayet, kitabın tasarımı gerçekleştiren Sn. Erkal Yavi ve başta Sn. Lokman Şahin olmak üzere Mas Matbaası çalışanlarına, hem ben, hem de Prof. Dr. Emre Dölen teşekkürü borç biliriz.

Patagonya ve Peru trenlerine duyduğumuz özlemleri dindirecek dekovil hattının yeniden kurulması dileği ile...

MERT SANDALCI

HALİÇ'DEN KARADENİZ KIYISINA BİR DEMİRYOLU : KARADENİZ SAHRA HATTI

Prof. Dr. EMRE DÖLEN

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DEMİRYOLLARI

Osmanlı İmparatorluğu döneminde döşenen ilk demiryolu İzmir – Aydın hattıdır. Bu demiryolunun imtiyazı İngilizlere verilmiş ve yapımına 1856'da başlanarak 1866'da Aydın'a ulaşmıştır. Bunun ardından Rumeli'de de demiryolu yapımına girişilmiş ve İstanbul'dan ilk tren 12 Ağustos 1888'de hareket etmiştir.[1] Osmanlı döneminde 1856 – 1922 arasını kapsayan 66 yıl içinde, toplam olarak 8434 km. demiryolu döşenmiştir. Bunların içinde, yapımına 1900'de Şam'da başlanılan, 1908'de Medine'ye ulaşan 1303 km. uzunluğundaki "Hicaz Demiryolu" Türk asker ve sivil mühendisler tarafından yerli teknik olanaklar ve mali kaynaklar kullanılarak yapılmıştır.[2] Öteki demiryollarının tümü yabancılar tarafından yapılarak işletilmiş, demiryolu yapımı için İngiltere, Almanya, Fransa ve Çarlık Rusyası arasındaki çekişmeler Osmanlı İmparatorluğu'nun önemli bir dış politika sorunu olmuştur. Verilen yapım ve işletme imtiyazları "kilometre garantisi" adı verilen ve devletin kilometre başına belirli bir yıllık kârı garanti etmesi anlamına gelen yükümlülükleri içerdiğinden bunlar Türkiye'nin başına büyük mali dertler açmıştır. Toplam 8434. km uzunluğunda olan demiryolu ağının 386. km si 1878'deki Berlin Antlaşması, 395 km. si 1885'de Doğu Rumeli'nin Bulgaristan ile birleşmesi, 1326 km. si Balkan Savaşı ve 2526 km si de I. Dünya Savaşı dolayısıyla elimizden çıkan yerlerle birlikte kaybedilmiş sonuç olarak Türkiye Cumhuriyeti'ne 3801 km. demiryolu kalmıştır.[3]

Yabancı şirketler tarafından işletilen demiryollarının yönetici, memur ve teknik elemanlarının ezici çoğunluğu yabancılardan veya Osmanlı uyruğundaki gayrimüslimlerden oluşmuştur. Bu demiryollarındaki işlemler şirketin milliyetine bağlı olarak İngilizce, Fransızca veya Almanca olarak yürütülmüştür. Özellikle Balkan Savaşı sırasında yabancı şirketlerin elinde bulunan demiryollarından yararlanma konusunda karşılaşılan güçlükler ve yaşanılan acı deneyler üzerine gelecek bir savaşta benzer durumlarla karşılaşmamak için ordu tarafından demiryolu birlikleri oluşturulmuştur. Bunlardan bir tanesi de Ayastefanos'da (Yeşilköy) yerleşmiş bulunan "Şömendöfer Alayı"dır. Hicaz Demiryolu'nun yapımını gerçekleştiren istihkâm subayları ve Hendese-i Mülkiye (Sivil Mühendislik Okulu) mezunu sivil inşaat mühendisleri demiryolu yapımı konusunda önemli bir birikime sahip olmuşlardır.

I. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine yabancıların elinde bulunan bazı demiryollarına elkonulmuş olmakla birlikte, elde bunları işletecek personelin bulunmaması nedeniyle sıkıntılar yaşanmış ve bu personelin hızla yetiştirilmesine çalışılmıştır. I. Dünya Savaşı'nın başlarında elkonulan İzmir – Aydın demiryolunun işletilmesini sağlamak ve işlemlerini Türkçeleştirmek için İzmir'de bulunan I. Şömendöfer Taburu 4. Bölüğü tarafından 10 Temmuz 1915'de 40 kişinin katıldığı bir kurs açılmıştır. Bundan iyi sonuç alınması üzerine önce İzmir'de ve ardından Ayastefanos'da (Yeşilköy) birer Şömendöfer Mektebi açılarak 1915 – 1918 arasında çoğunluğu asker olan 1040 personel yetiştirilmiştir. Bu kurslardan yetişenler İzmir – Aydın, Anadolu – Bağdat, Rumeli ve Suriye Demiryollarının işletilmesinde görev almışlar ve daha sonra Kurtuluş Savaşı sırasında demiryolu ulaşımının sağlanmasında büyük hizmetler görmüşlerdir.[4]

I. DÜNYA SAVAŞI VE KÖMÜR SIKINTISI

I. Dünya Savaşı öncesinde maden kömürünün evsel yakıt olarak kullanımı yaygın olmamakla birlikte, donanmaya bağlı savaş gemileri, başta Şirket-i Hayriye[5] ve İdare-i Mahsusa'ya[6] ait olanlar olmak üzere yolcu ve yük gemileri, buhar makinesi ile çalışan askerî ve sivil fabrikalar, demiryolları ve 1914 yılı Şubat ayında üretime başlamış olan Silâhdarağa Elektrik Santrali önemli miktarda kömür tüketmekteydiler. Gerekli kömürün önemli bir bölümü başta İngiltere olmak üzere çeşitli ülkelerden ithal edilmekte geri kalan bölümü ise Ereğli'den (Zonguldak) sağlamaktaydı.

I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Çanakkale Boğazı kapandığından Akdeniz yoluyla

kömür sağlanması durmuş, Almanya ile demiryolu bağlantısı da kesik olduğundan Almanya'dan kömür getirilmesi de güçleşmiştir. Bunun sonucunda tek kömür kaynağı olarak Ereğli (Zonguldak) kömürü kalmıştır. Bu kömürün Karadeniz'den deniz yolu ile İstanbul'a taşınmasını sağlamak için başta Şirket-i Hayriye'nin yolcu vapurları olmak üzere, çeşitli gemiler Zonguldak'tan kömür getirmek üzere tahsis edilmiş, ancak dönemin koşulları içinde kömür taşıyan gemilere yeterli koruma sağlanamadığından bunlardan bir çoğu Rus denizaltıları ve savaş gemileri tarafından batırılmıştır. Bu durum, gerek İstanbul'un iki yakası arasında ve Boğaziçi'ndeki deniz ulaşımında gerekse sürmekte olan Çanakkale Savaşı'na asker ve malzeme taşınmasında, büyük sıkıntılara neden olmaya başlamıştır.

Kömür sağlamada ortaya çıkan büyük sıkıntı yüzünden Şirket-i Hayriye, giderek çalışan vapur ve sefer sayısını azaltmaya başlamıştır. Şirket-i Hayriye'nin aylık kömür tüketimi 9 Mayıs 1915'de 1400 tona, Temmuz 1915'de de 800 – 1000 tona indirilmiştir. Kömür sağlamada biraz artış olunca 21 Eylül 1915'de 1100 – 1200 tona çıkartılmıştır[7]. Yukarda da belirtildiği gibi, vapur seferlerinin azaltılması İstanbul'daki kent içi deniz ulaşımında büyük sıkıntılara neden olmuştur.

Karadeniz yoluyla Zonguldak'tan kömür getirilmesinin giderek zorlaşması üzerine deniz ulaşımının durmasını önlemek için Şirket-i Hayriye tarafından gerekli önlemlerin alınmasına çalışılmış ve yeni kömür kaynaklarının aranmasına girişil-



Ayastefanos'daki (Yeşilköy) Şömendöfer Mektebi'nde 1332 (1916)'da ikinci kez açılan 100 mevcutlu kursun öğrencilerinin bir bölümü. (Sayıner)

miştir. Bu amaçla, Kilyos civarındaki Ağaçlı mevkiinde bulunan ve Beylerbeyi'li Adnan Bey ile ortaklarının malı olan linyit kömürü ocağından çıkartılan yüz ton kömür İstanbul'a getirilerek vapurlarda denenmiştir. Kömürün yapılan analizinde % 1,5 – 2 oranında kükürt içerdiği görülmüş ve Ereğli kömürü ile üçte bir oranında karıştırılarak zararsızca kullanılabileceği anlaşılmıştır.[8]

Ağaçlı linyit havzası, İstanbul Boğazı'nın kuzeyinde bulunan Kilyos'dan başlayarak batıda Terkos Gölü'ne kadar uzanan yaklaşık 25 km.'lik bir alanı kapsamaktadır. Burada linyit kömürünün varlığı 1909'dan beri bilinmektedir. Bazı girişimciler daha 1910'da bu alanda arama ruhsatnamesi almışlardır. Bunlara 1918'de işletme imtiyazı verilmiş olmakla birlikte, üretimde bulunmamaları nedeniyle bu imtiyaz 1927'de iptal edilmiştir. Balkan Savaşı sırasında 1912'de Bahriye Nezâreti tarafından bu alanda küçük çapta üretim yapılmış fakat sürdürülmemiştir.[9]

ASKERİ DEMİRYOLCULUK[10]

Türkiye'de ilk demiryolu kıtaları Hicaz Demiryolu'nun inşasına yönelik olarak 1900'de Hicaz Hatt-ı Âlisi İnşaat Nazırlığı emrinde olmak üzere oluşturulan I. ve II. Şömendöfer Ameliyat Taburlarıdır. Bu taburlar subay ve erleri istihkâm sınıfından alınarak kurulmuşlardır. Hicaz Demiryolu inşaatına katılan dört taburlu 39. Piyade Alayı bütünüyle toprak işlerinde çalıştırılmıştır. I. Tabur'un 1., 2. ve 3. bölükleri "Tamirat" ve 4. bölüğü "İmalât-ı sınaiye", II. Tabur'un 1., 2. ve 3. bölükleri "Ameliyat" ve 4. Bölüğü "Poz" bölüğü olarak ayrılmıştır. Poz bölüğü günde 4 km. ray döşeme hızına ulaşmıştır. II. Tabur inşaatı sürdürürken I. Tabur'a inşaatı biten kısımların işletilmesi görevi verilmiştir.

*ÇİZELGE – 1 : Muhabere (Haberleşme) ve Muvasala [Ulaştırma] Müfettiş-i Umûmîliği (Genel Komutanlığı) Şömendöfer Kıtaatı Müfettişliği (Komutanlığı) (31 Mart 1917)**

Alay	Tabur ve Bölükler
1. Alay	I. Tabur (1., 2., 3. ve 4. Bölükler)
	II. Tabur (5., 6., 7. ve 8. Bölükler)
	V. Tabur (17., 18., 19. ve 20. Bölükler)
	(Bu tabur 25 Aralık 1917'de teşkil edilmiştir)
2. Alay	III. Tabur (9., 10., 11. ve 12. Bölükler)
	(Bu tabur 29 Mayıs 1915'de teşkil edilmiştir)
	IV. Tabur (13., 14., 15. ve 16. Bölükler)
	(Bu tabur 28 Mart 1916'da teşkil edilmiştir.)
Depo	Malzeme Depo Müdürlüğü
(Yeşilköy)	Depo Bölüğü (Edirne Kale Bölüğü)

* Ahmet Onur : s. 77.

Bu oluşumun ardından Balkanlarda gelişen olaylardan ders alınarak özellikle Anadolu demiryollarına yönelik olarak 1 Aralık 1908'de İstanbul'da Selimiye'de bir Şömendöfer İşletme Taburu kurulmuştur. Hicaz Demiryolu'ndan getirilen subay ve erlerle kurulan bu taburun 1., 2. ve 3. bölükleri "Hareket" ve 4. bölüğü de "Tamirat-ı mütemadiye (Sürekli onarım)" bölüğüdür. Bundan hemen sonra 1909'da İstanbul'da Ahırkapı'da ikinci bir tabur oluşturulmuş ve iki tabur Dersaadet Şömendöfer Alayı olarak örgütlenmiştir. 1911'de taburların ikişer bölüğü "Hareket", birer bölüğü "Cer" ve birer bölüğü de "Yol" bölüğü olarak ayrılmıştır. Balkan Savaşı sırasında önemli işler yapan bu birlikler savaştan alınan derslere uyularak yeniden örgütlenmişlerdir. Buna göre, bölükler birbirlerine takımlar vererek her biri bir işletme bölüğü haline gelmiş, bir işletme bölüğü bir hareket, bir cer ve bir yol takımından oluşmuştur.

Demiryolu Alayı Mart 1914'de yeni kurulan Muhabere ve Muvasala Müfettiş-i Umûmîliği'ne bağlanmış ve savaş içinde üç tabur daha oluşturulmuştur. 31 Mart 1917'de Şömendöfer Kıtaatı Müfettişliği (Komutanlığı) kurulmuştur. Demiryolu kıtaları I. Dünya Savaşı sırasında ülkenin çok değişik bölgelerinde büyük hizmetler yapmışlar ve 250 km. dekovil hattı döşemişlerdir. Hicaz ve Filistin hatlarında çalışanların çoğu İngilizlere esir düşmüştür. 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi'nin ardından ordunun terhisi başlayınca önce 1. Alay lağvedilmiş ve ardından 2. Alay'ın da bir taburu kaldırılarak üç bölüklü (bir işletme, bir cer ve bir tamirat-ı mütemadiye bölüğü) bir tabura indirilmiştir. Daha sonra bu tabur da lağvedilerek malzemenin korunması için Kâğıthane'de yalnız bir bölük bırakılmıştır.

HALİÇ KARADENİZ DEMİRYOLU'NUN YAPILIŞI

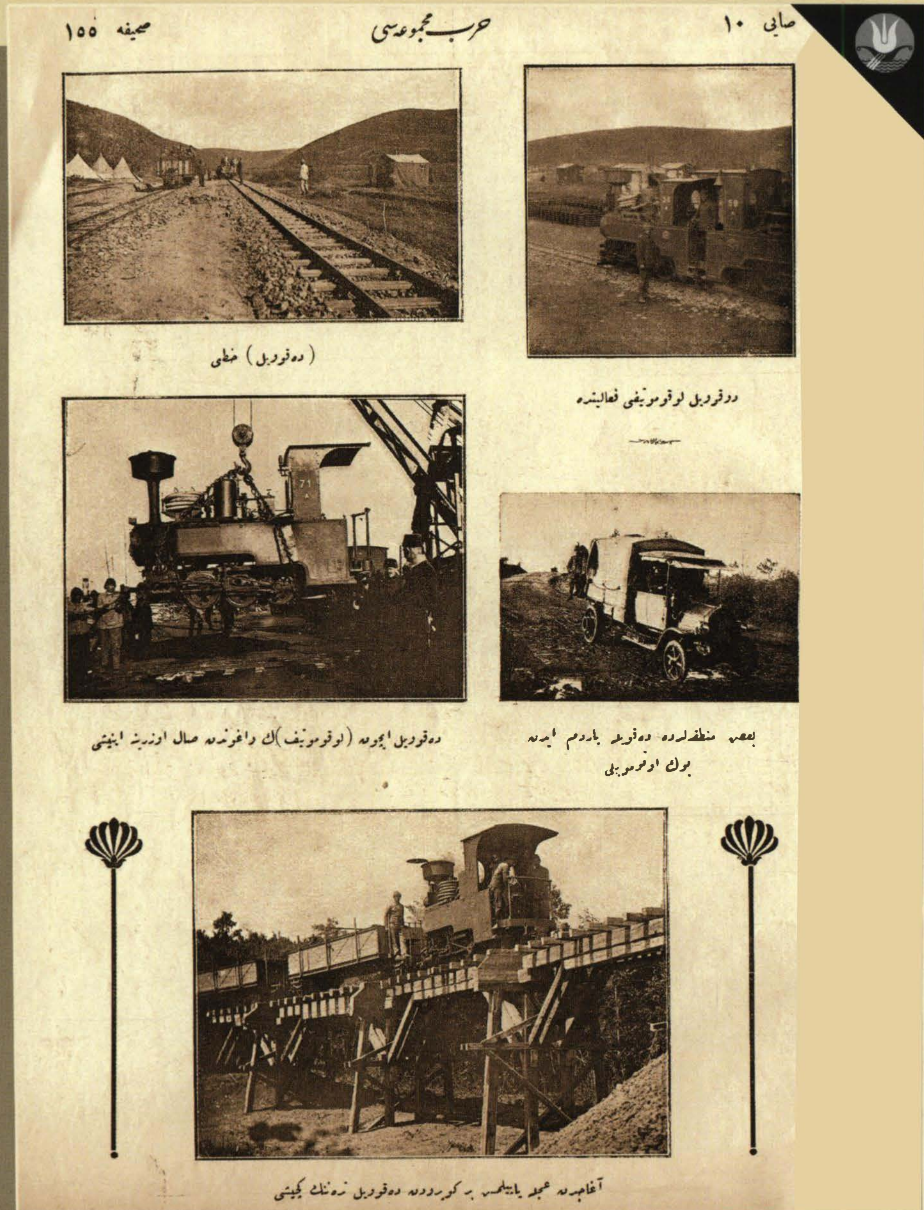
Şirket-i Hayriye'nin öncü girişiminin ardından Askerî Hükümet tarafından Ağaçlı'daki bu kömür ocağına el konulmuştur. Bu ocak, Çiftalan'da açılan ikinci bir ocakla birlikte 1915'den itibaren

işletilmeye başlanmıştır. Askeriye bu ocaklardan çıkartılan kömürün İstanbul'a getirilebilmesi için "Kâğıdhâne ile mezkûr Ağaçlı mevkii arasında 45 kilometroluk bir dekovil hattı tesis ve bu uğurda mesarif-i azime ihtiyar edib ihracaatı Kâğıthâne tariki ve Haliç'den maunalarla şehre indirmiş ve sevkiyat-ı askeriye ve sair sefain idareler ile bilumum askerî fabrikaların her türlü ihtiyacatını bu suretle temin etmişdir.." "Zonguldak'dan kömür celbi kasb-i müşkilât eylediği ve elde vesait-i nakliye de kalmadığı zamanlarda bu kömür büyük hidmet görmüşdür".[11]

Demiryolunun Kâğıthane – Ağaçlı bölümünün yapımına karar verilince 29 Aralık 1915'de güzergâh belirlenmesi çalışmalarına ve 1 Şubat 1915'de de inşaata başlanmıştır. Bu hat Şömendöfer Alayı I. ve II. Tabur 3, 4, 7 ve 8. Bölükleri ile 3. Çorlu Amele Taburu'nun çalışmalarıyla Temmuz 1915 başında işletmeye açılmıştır. Kemerburgaz – Çiftalan bölümünün yapımına ise 30 Haziran 1916'da başlanmış, Muhabere ve Muvassala Müfettiş-i Umumîliği'ne bağlı III. ve IV. Taburların 12. ve 13. Bölükleri ve 3. Çorlu Amele Taburu'nun gayretleriyle 26 Aralık 1916'da bitirilmiştir.[12] Yapılan demiryolu dar hat (devokil) tarzındadır. Yapımında bazı sivil mühendisler de görev almıştır. Bunlardan biri de Hendese-i Mülkiye'nin (Sivil Mühendislik Okulu) R. 1311 (1895) mezunlarından olan İnşaat Mühendisi Ahmed Muhtar Bey'dir. Hicaz Demiryolu'nun yapımında da görev almış olan Ahmed Muhtar Bey demiryolu konusunda deneyimli bir mühendis olup,



Ortada elleri arkasında demiryolunun yapımını denetleyen Başkumandan Vekili Enver Paşa... (Emre Dölen Koleksiyonu)


صحیفه ١٥٥ حرب مجموعه‌سی صایی ١٠

(دەقوویل) خطی

دەقوویل لوقوموتیفی فعالیتده

دەقوویل ایجونه (لوقوموتیف)ك واغوندن صال اوزرینه اینیشی

بعض منطقه‌لرده دەقوویل یاردم ایدن یوك اوتوموبیلی

آغاجدن عجله یاپیلمش بر کوپرودن دەقوویل ترەنك کچیشی

Harb Mecbuası, Haziran 1916 sayısıdan...

1926'da Demiryollar Umum Müdürü olmuştur.[13]

Ayastefanos'daki (Yeşilköy) Şömendöfer Alayı'nın deposunda bulunan ve demiryoluyla Almanya'dan getirilmiş olan malzeme, lokomotif ve vagonlar burada dubalar üzerine kurulan bir yükleme iskelesinden mavna ve sallara yüklenerek Haliç'e getirilmiştir. Yapımında kullanılan raylar, demir traversler üzerine monte edilmiş prefabrike parçalar biçimindedir. Demiryolunun yapımıyla Başkumandan Vekili Enver Paşa'nın yakından ilgilendiği görülmektedir. Şömendöfer Alayı'nın I. ve II. Taburlarının 3., 4. ve 7. bölükleri tarafından işletilen hattın günlük kapasitesi 8'er vagonlu 24 çift katar olup günde 960 ton kömür taşınabilmektedir.[14]

DEMİRYOLUNUN GÜZERGÂHI VE UZUNLUĞU

Demiryolunun başlangıç noktası Haliç'in sonundaki Silâhdarağa mevkiidir. Demiryolu buradan itibaren Kâğıthane Deresi'ni izleyerek Pirgos'a (Kemerburgaz) ulaştıktan sonra 19 + 500 km.' de iki şubeye (kola) ayrılmaktadır. Batıdaki şube Kâğıthane Deresi'ni izlemeyi sürdürerek Uzunkemer'in altından geçip Ağaçlı'da Karadeniz kıyısına ulaşmaktadır. Silâhdarağa – Ağaçlı hattının toplam uzunluğu 43 km.' dir. Doğudaki şube Belgrad Ormanı'nın içinden Ortadere'yi izleyerek Çiftalan'da Karadeniz kıyısına ulaşmaktadır. Bu şubenin uzunluğu 14 km.' dir. Her iki şubenin ucu Karadeniz kıyısından giden 5 km.'lik bir hatla birbirine bağlanmış, böylece Kemerburgaz'dan sonra bir

çember oluşturan demiryolunun toplam uzunluğu 62 km.' yi bulmuştur.

Hattın güzergâhı R. 1332 (1916) yılında Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Matbaası'nda basılmış 1/100 000 ölçekli "İstanbul ve Civarı Haritası" başlıklı paftada işaretlenmiştir. Harita üzerinde hattın

*ÇİZELGE – 2 : Kâğıthane – Karadeniz Demiryolu Hattının Uzunluğu**

ŞubeMillî	Nevsâl'de	Harita'da
Silâhdarağa'dan Birgos	20 km.	19,5 km.
Birgos'dan Çiftalan	12 km.	14 km.
Birgos'dan Ağaçlı	23 km.	23,5 km.
Ağaçlı'dan Çiftalan	–	5 km.
Toplam uzunluğu	57,5 km.	62 km.

* Ahmet Onur Enver Paşa – Pirgos – İsmail Hakkı Paşa güzergâhını 39 km. ve Pirgos – Çiftalan güzergâhını da 22 km. olarak vermektedir. (s. 80).

her kilometresi işaretlenmiş olduğu gibi her beş kilometrede bir hattın uzunluğu da kaydedilmiştir.[15]

Hattın adı çeşitli kaynaklarda "Karadeniz Sahra Hattı" veya "Haliç – Karadeniz Sahra Hattı" olarak anılmaktadır. Buradaki "sahra hattı" terimi dar hat ve dekovil hattı karşılığı olarak kullanılmaktadır. ***Harb Mecmuası***'nın Haziran R. 1332 (1916) tarihli sayısında hattın yapım aşamalarını gösteren beş tane fotoğraf bulunmaktadır. Burada kısa resim altı yazılarının dışında başkaca bir açıklama yoktur.[16]

1922 yılında yayınlanmış olan ***Millî Nevsâl***'de "Karadeniz Sahra Hattı" başlığı altında "Harb-i Umûmî esnasında Askerî Demiryolları İdaresi'nce inşa edilmiş olan bu dekovil hattı elyevm Harbiye Nezâreti'nce işledilmektedir. Hattın mebdei Haliç-i Dersaadet'in müntehasında kâin Silâhdarağa mevkiidir. Birgos'dan Çiftalan ve Ağaçlı şubelerine ayrılır" denildikten sonra hattın uzunluğuna ilişkin bir çizelge verilmektedir.[17] Burada Ağaçlı – Çiftalan bağlantısından söz edilmemekte ve verilen sayılar harita üzerinde yapılan ölçümlere uymamaktadır. ***Harb-i Umûmî ve Şirket-i Hayriye*** adlı kitapta ise Çiftalan Şubesi'nden hiç söz edilmeyerek hattın uzunluğu 45 km. olarak verilmektedir.[18] Aşağıdaki çizelgede hattın şubeleri ve bunların uzunlukları gösterilmiştir.

Demiryolu güzergâhı boyunca her kilometrede bir üçgen kesitli büyük ve iki yüzünde de rakam bulunan, her yüz metrede bir de küçük ve bir yüzünde rakam bulunan kilometre taşları konulmuştur.

Demiryolunun dört tane ana istasyonu bulunmaktadır. Bunlardan birincisi demiryolunun 3 + 200 km' sindeki Kâğıdhane İstasyonu'dur. Kâğıdhane'deki Kasr-ı Hümayûn' un (Atiye Sultan Sarayı) önünde bulunan ve "Enver Paşa Mevkifi" olarak adlandırılan[19] bu istasyonun yakınındaki binalarda hattın önce yapımı ve sonra da işletilmesi ile görevli olan "Kâğıdhane – Karadeniz Sahra Hattı Kumandanlığı" bulunmaktadır. İkinci ana istasyon demiryolunun şubelere ayrıldığı 19 + 500 km.'deki Pirgos (Kemerburgaz) İstasyonu'dur.

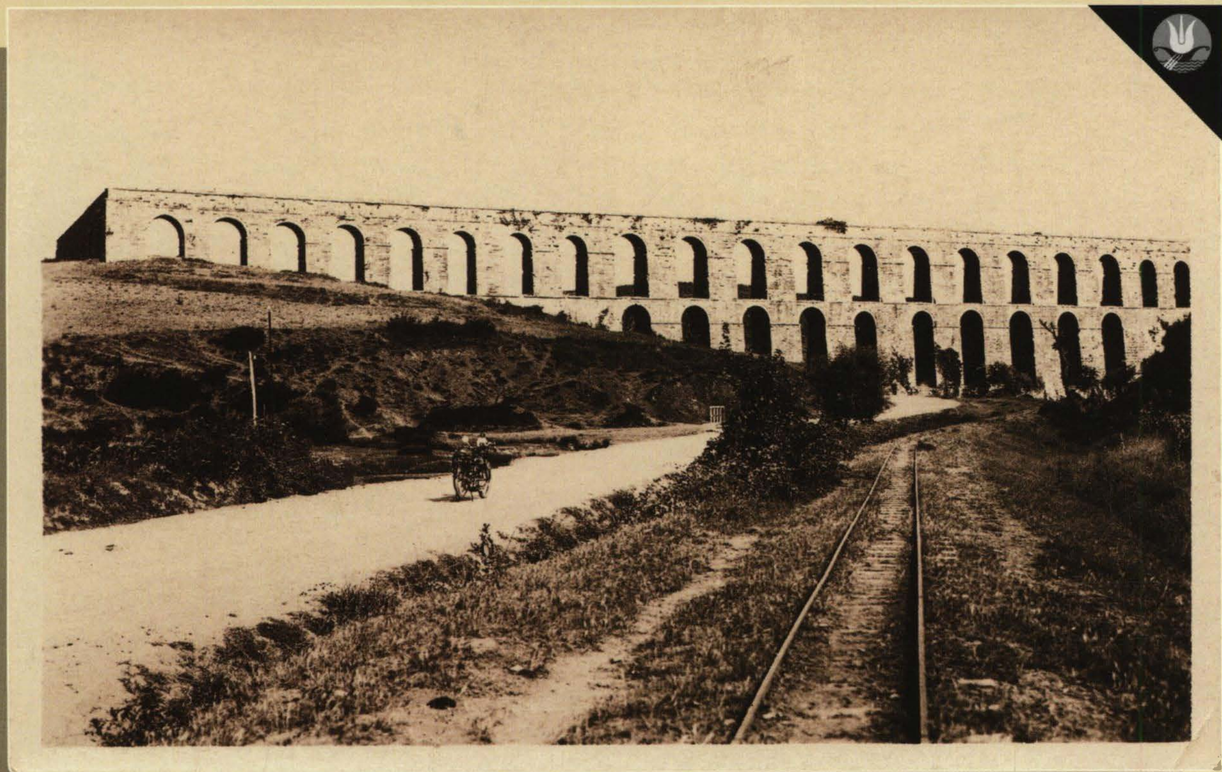


Kemerburgaz-Çiftalan güzergâhı 9 km. taşı



Kemerburgaz-Çiftalan güzergâhı 9,2 km. taşı

Üçüncü ana istasyon Ağaçlı'da olup "İsmail Hakkı Paşa Mevkifi" olarak adlandırılmıştır.[19] Dördüncü ana istasyon ise Çiftalan İstasyonu'dur. Ağaçlı ve Çiftalan İstasyonları kömürün depolandığı ve vagonlara yüklendiği istasyonlardır. Bu ana istasyonların yanısıra demiryolu tek hatlı olduğundan karşılıklı katarların geçebilmesi için Kâğıdhane – Ağaçlı bölümünde Cendere, Aziz Paşa, Petnahor, Karabayır, Kısırmandıra ve Kömürcüpınar, Kemerburgaz – Çiftalan bölümünde de Ortadere ve Yovankoru ara istasyonları yapılmıştır.



Kırikkemer ve Dekovil Hattını gösteren 1930'lu yıllara ait bir fotokart... (Mert Sandalcı Koleksiyonu)

Demiryolu Haliç'den Kemerburgaz'a kadar Kâğıthane Deresi'nin batı kıyısını izlemektedir. Bu bölüm için önemli sayılabilecek köprü, dolgu veya yarmalar söz konusu değildir. Buna karşılık, Ağaçlı ve Çiftalan şubeleri üzerinde bunların geçtikleri arazinin yapısına bağlı olarak çok sayıda köprü, dolgu ve yarma yapılmıştır. Köprülerin tümü ahşap olarak yapılmıştır.

Demiryolu, İstanbul'a su getiren Kırkçeşme Tesisleri'ne ait çeşitli su kemerlerinin gözlerinden geçmektedir. Kırkçeşme Tesisleri Kanunî Sultan Süleyman döneminde Mimar Sinan tarafından yapılmıştır. Tesislerin yapımına Nisan 1554'de başlanılmış ve Ağustos 1563'de hizmete açılmıştır.

Demiryolu, Kemerburgaz'a gelmeden önce Kâğıthane Deresi üzerinde bulunan ve Kırıkkemer, Eğrikemer veya Kovukkemer olarak adlandırılan su kemerinin ortadaki bir gözünden geçmektedir. Kırkçeşme Tesisleri'nin en önemli dört kemerinden biri olan Kırıkkemer'in esas kısmı 207 m uzunluğunda ve 35 m. yüksekliğindedir. Kemer,

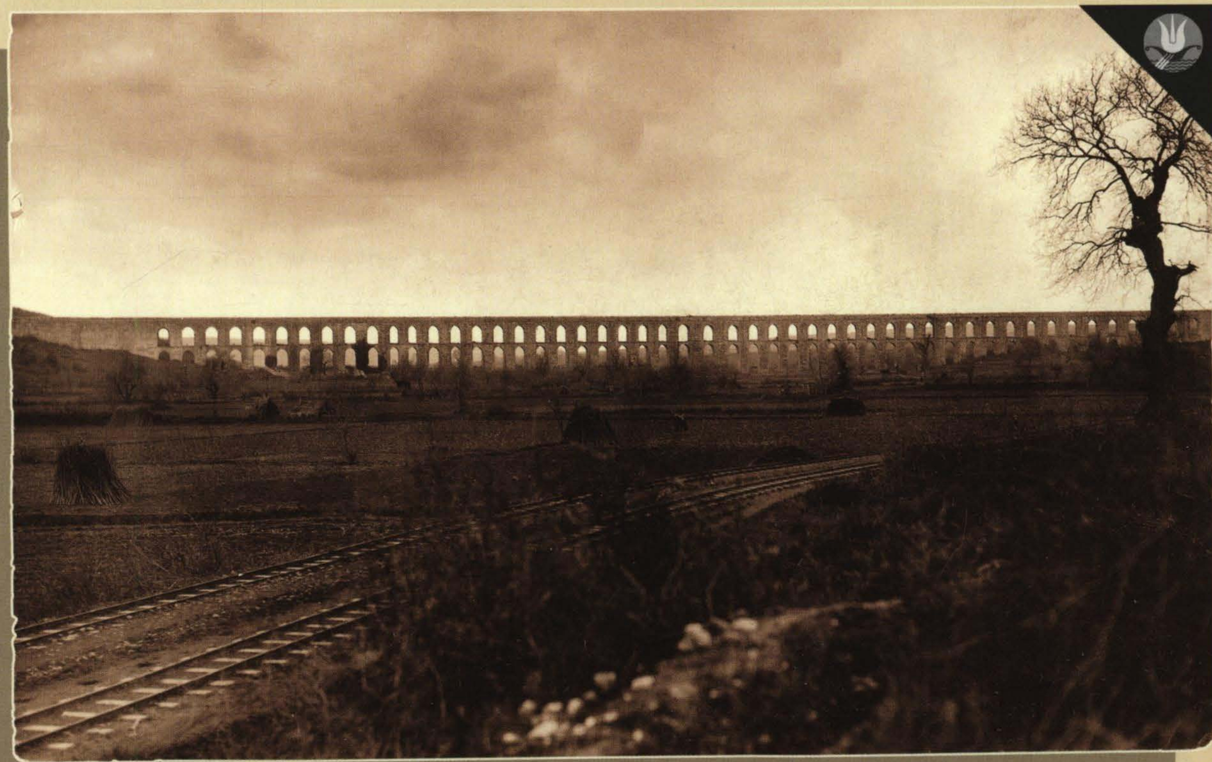
bundan sonra dik açıyla bir dönüş yapar. Kemerin ana bölümünde dört tanesi altta, 10 tanesi ortada ve 21 tanesi üstte olmak üzere toplam 35 göz vardır.[20]

Demiryolu Kemerburgaz'da iki şubeye ayrıldıktan sonra Ağaçlı Şubesi Kırkçeşme Tesisleri'nin en büyük yapısı olan Uzunkemer'in altından geçerek yoluna devam etmektedir. Kâğıthane Deresi üzerinde Kemerburgaz ile Petnahor (Göktürk) Köyü arasında bulunan ve bu nedenle Petnahor Kemeri olarak da anılan Uzunkemer'in planı kırık hatlar biçiminde olup uzunluğu 711 m. dir. İki katlı ve 25 m. yüksekliğindedir.[21]
Demiryolunun Ortadere'yi izleyen Çiftalan Şubesi, Kırkçeşme Tesisleri'nin batı kolu üzerinde bulunan Ayvad veya Ortadere Kemeri'nin gözünden geçmektedir. Ayvad Kemeri 195 m. uzunluğunda olup açıklıkları 4.20 m. olan beş gözü vardır.[22]

DEMİRYOLUNUN FOTOĞRAFLARI

Demiryolunun yapımı ve işleyişi askerî makamlar tarafından fotoğraflarla saptanmıştır. Bu konuda elimizde iki tane albüm bulunmaktadır. Bunlardan birincisi demiryolu malzemesinin ve lokomotiflerin taşınmasını, yapım çalışmalarını, köprüleri, yarmaları, dolguları ve istasyonları gösteren fotoğrafları içeren kapsamlı bir albümdür.[23] Bu albümdeki fotoğraflar Hasan Mukadder Bey tarafından çekilmiştir. Fotoğrafların bazılarının arkalarında açıklamalar bulunmaktadır. İkinci albüm ise 12 fotoğraftan oluşmaktadır. Bu albümdeki fotoğraflar ocaklardan kömürün çıkartılmasını, vagonlara yüklenmesini ve taşınmasını göstermektedir.[24] Bu fotoğrafların kimin tarafından çekilmiş olduğu belli değildir.[25]

Anne tarafından Mühendishane-i Berrî-i Hü-

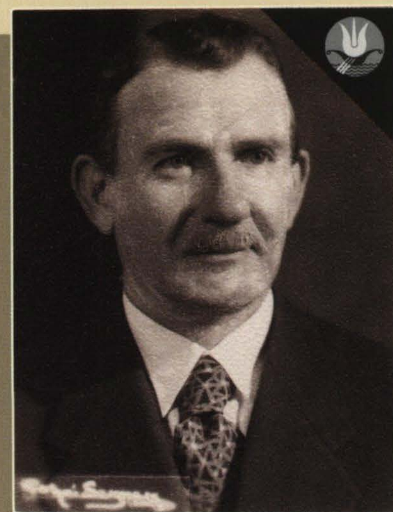


Uzunkemer ve Dekovil Hattını gösteren 1920'li yılların sonuna ait bir fotokart... (Mert Sandalcı Koleksiyonu)

mâyun (Askeri Kara Mühendis Okulu) Nâzırı İstihkâm Feriki (Korgeneral) Ahmed Sırrı Paşa'nın torunu ve İstihkâm Miralayı (Albay) Mehmed Salih Bey'in oğlu olan Hasan Mukadder (Dölen) Bey 3 Ekim 1887'de İstanbul'da doğmuş ve 9 Mart 1975'de İzmit'in Maşukiye Köyü'nde ölmüştür. Babasının Hicaz Demiryolu'nun yapımında Kıtaat-ı Fenniye Kumandanı olarak görevli olması nede-



Sağda; Mukadder Dölen drezin üzerinde... (Emre Dölen Koleksiyonu)



Hasan Mukadder Dölen (1887 - 1975).

niyle orta öğrenimini Şam'da bulunan "Collége Français des Lazaristes" adlı Fransız okulunda 1901 – 1906 yılları arasında tamamlamıştır. Daha sonra Fransızca bilmesi nedeniyle Düyûn-ı Umûmiye İdaresi'ne memur olarak girmiş ve bu görevini sürdürürken I. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine askere alınmıştır. Askerliğini Ayastefanos'da bulunan Şömendöfer Alayı'nda yaparken fotoğrafçılıktan iyi anlaması nedeniyle Karadeniz Sahra Hattı'nın yapımı sırasında hattın fotoğraflan-

dırılması ile görevlendirilmiştir. Büyük bir olasılıkla bu fotoğraflardan hazırlanan bir albüm Enver Paşa'ya sunulmuştur. Fotoğrafların negatiflerini teslim etmeden önce kendisi için de birer pozitif baskı yapmış olduğu anlaşılmaktadır. Fotoğraflardan kendisini gösteren bir tanesi dışındakilerin negatifleri mevcut değildir.

DEMİRYOLUNUN ÇALIŞMASI VE SONU

Yukarıda da belirtildiği gibi, 1915'den itibaren Ağaçlı ve Çiftalan'daki kömür ocakları askerî makamlar tarafından işletilmiş ve üretim bir ara günde 800 tona kadar yükselmiştir. Kömür üretimi açık ocak yerine galeri sistemi ile yapılmış ve kömürün galerilerden çıkartılması için daha küçük çapta dekovil hatları kullanılmıştır. Çıkartılan kömür, Ağaçlı ve Çiftalan'daki yükleme yerlerine taşınarak buralarda vagonlara yüklenmiştir. Mondros Mütarekesi'nin ardından üretim çok azalmış ve sonunda bütünüyle durdurulmuştur.

Kurtuluş Savaşı sırasında Anadolu'daki demiryollarının işletilmesi için demiryolculara büyük ihtiyaç bulunduğundan Ankara'dan gelen talimat üzerine İstihkâm ve Kıtaat-ı Fenniye Müfettişliği Şömendöfer Kısmı'nın 10 Nisan 1337 (1921) tarih ve 241 numaralı emri ile Kâğıthane – Karadeniz Sahra Hattı Kumandanlığı'nın Kağıdhane'deki binalarında bir Zabitan Şömendöfer Kursu açılmış ve hocaları tayin edilmiştir. Kursun birinci devresi 1 Mayıs 1921 – 31 Ekim 1921 arasında tamamlanmış, ikinci devresi de 15 Aralık 1921'de başlamıştır. Burada yetiştirilen subaylar Anadolu'ya gönderilmiş ve Kurtuluş Savaşı sırasında Anadolu'daki demiryollarının işletilmesi konusunda çok büyük hizmetler görmüşlerdir. İtilâf Devletleri'nin işgali altında bulunan İstanbul'da Karadeniz Sahra Hat-



Demiryolu yapımını gösteren fotoğraflar içinde negatifi bulunan tek örnek... Sağda Mukadder Dölen (Emre Dölen Koleksiyonu)

tı'nın uygulama yeri olarak kullanılıp, subaylara eğitim verilmiş olması ve ardından da bunların Anadolu'ya gönderilmeleri oldukça ilginçtir.

Karadeniz Sahra Hattı ile kömür madenleri 1922'de askerlerin elinden alınarak Ticaret Nezâreti'ne devredilmiştir. Cumhuriyet'in ilânının ardından maden işleri İktisat Vekâleti tarafından yürütülmeye başlanmıştır. Ağaçlı kömür alanının işletilmesi İktisat Vekâleti tarafından iki kez ihaleye çıkartılmış, ancak istekli olmadığından bu alan 1928'den sonra terkedilmiştir. II. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine İstanbul bölgesinin elektrik ve yakıt gereksinimini güven altına almak gerekçesiyle Ağaçlı linyitleri yeniden gündeme gelmiş ve Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü tarafından biri 1942 ve öteki 1948'de olmak üzere burada iki kez inceleme yapılmıştır. II. Dünya Savaşı'nın ardından Zonguldak bölgesi kömürlerinin ülke çıkarlarına daha uygun ve daha ekonomik olarak kullanılması, buna karşılık linyit üretiminin bunun kullanılmasının mümkün olduğu bölgelerde arttırılması biçiminde bir kömür politikası oluşturulmuştur. Bu eğilim doğrultusunda Ağaçlı linyitlerinin Etibank tarafından işletmeye açılması kararlaştırılmıştır. Nisan 1949'dan başlayarak önce müteahhide ihale edilerek ve yıl sonundan sonra bizzat Etibank tarafından açık işletme yöntemi ile linyit çıkartılmıştır. Kömür damarlarının jeolojik durumlarının üretime uygun bulunmaması ve bu nedenle üretim maliyetinin yüksek olduğu gerekçe gösterilerek 6 Nisan 1951'de üretime son verilmiştir[26]

Demiryolu hattının 1920'li yıllardan sonra çalışmadığı, fakat 1950'li yılların başına kadar varlığını koruduğu anlaşılmaktadır. Emekli General Nurettin Türsan II. Dünya Savaşı sırasında birliğinin Ağaçlı'da konuşlandırıldığını ve kendisi-



1337 (1921) de Kağıthane'de açılan Zabitan Şömendöfer Kursu'na katılanlar... (Sayıner)

nin at üzerinde Kemerburgaz'a giderken demiryolunu izlediğini söylemektedir. Ağaçlı Köyü muhtarı olan 69 yaşındaki Ali Turhan, demiryolunun çalıştığını hiç görmediğini, hattın 1950'li yılların başına kadar varolduğunu, 1953 – 1954'de rayların sökülerek üzerinden Kemerburgaz – Ağaçlı karayolunun geçirildiğini ve bu yolun Kısırmandıra Köyü'ne kadar bütünüyle demiryolu güzergâhını izlediğini anlatmaktadır.

Çiftalan Köyü'nden 1339 (1923) doğumlu Kâmil Gezgin, 6 – 7 yaşlarındayken hattın çalıştığını gördüğünü ve daha sonra çalışmadığını söylemektedir. Göktürk (Petnahor) Köyü'nün yaşlıları da II. Dünya Savaşı sırasında buraya 46. Piyade Taburu'nun yerleştiğini, askerlerin Kemerburgaz ile Kâğıthane arasında hattı çalıştırdıklarını anlatmaktadırlar. Askerlerin yanı sıra Göktürk ve Kemerburgaz köylüleri de Çiftalan hattını odun taşımak için kullanmışlar, ormandan kestikleri odunları yükledikleri vagonları atla çekerek Kemerburgaz'a getirmişler ve burada trene yükleyerek Kâğıthane'ye taşımışlardır.

Kemerburgaz'ın yaşlıları da bu dönemde hattın Kemerburgaz – Kâğıthane arasında çalıştığını doğrulamaktadırlar. Bütün bu tanıklıklar demiryolunun 1950'li yılların ortalarında bütünüyle sökülmüş olduğunu göstermektedir. Günümüzde Kâğıthane – Kemerburgaz arasındaki hattan hiçbir iz kalmamıştır. Kemerburgaz – Ağaçlı şubesi üzerinden karayolu geçmiş olduğundan burada da bütün izler ortadan kalkmıştır. Bütün ahşap köprülerin ortadan kalkmış olmasına karşın Kemerburgaz – Çiftalan güzergâhı Belgrad Ormanı içinde rahatlıkla izlenebilmektedir.

KAYNAKLAR

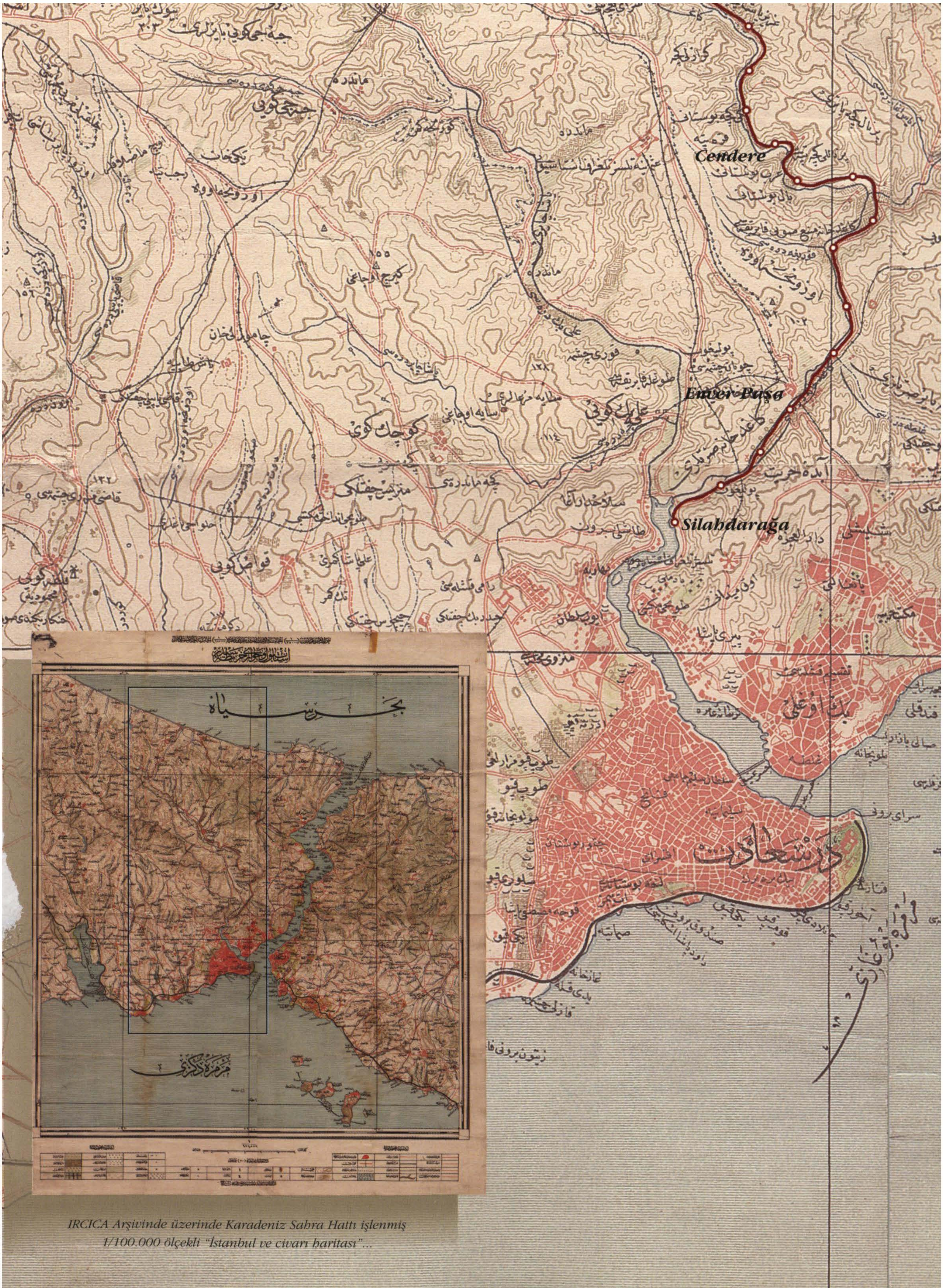
* Marmara Üniversitesi Eczacılık Fakültesi Analitik Kimya Anabilim Dalı, Haydarpaşa – İSTANBUL.

1. Vahdet Engin : *Rumeli Demiryolları*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1993. İlk olarak 5 Ocak 1871'de 15 km lik Yedikule – Küçükçekmece hattı (s. 66 – 67) ve bunun ardından 21 Temmuz 1872'de Küçükçekmece – Çatalca hattı (s. 108) işletmeye açılmıştır. İstanbul – Viyana demiryolu bağlantısı 1888'de tamamlanmış ve Sirkeci'den Viyana'ya ilk tren (Orient Express) 12 Ağustos 1888'de hareket etmiştir. (s. 188).
2. Hicaz Demiryolu I. Dünya Savaşı sırasında yapılan şube hatları ile birlikte 1917'de 1802 km ye ulaşmıştır. (Ufuk Gülsoy : *Hicaz Demiryolu*. Eren Yayıncılık, İstanbul 1994, s. 210 – 211).
3 . Emre Dölen : *Resimlerle Teknoloji Tarihi*. İstanbul 1984, s. 110.
4. İskender Tevfik Sayıner (Toplayan) : *Hareket Kursu : 1923 – 1948*. İstanbul.1948, Önsöz.
5. Şirket-i Hayriye, Karaköy – Üsküdar hattının kuzeyinde kalan bölgede (Boğaziçi) yük, yolcu ve araba taşımak için 17 Ocak 1851'de kurulan denizyolu taşımacılık şirketidir.
6. İdare-i Mahsusa, Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarında yük ve yolcu taşımak üzere 1870'de kurulan denizyolu taşımacılık şirketidir.
7. Eser Tutel : *Şirket-i Hayriye*. İletişim Yayınları, İstanbul 1994, s. 172.
8. *Harb-i Umûmi ve Şirket-i Hayriye : 1330 – 1334*. Bahriye Matbaası, İstanbul 1337 (1921), s. 33. "Karadeniz'den kömür celb ve tedariki gitdikce kesb-i müşkilât etmekde ve münakalât-ı umumiyenin sekte-i ta'tilden vikayesi için Şirketcede (Şirket-i Hayriye) tedabir-i lâzimeye müracaatdan geri kalınmamakda idi. Ez cümle 13 Ağustos (1)331 (26 Ağustos 1915) tarihinde (Kilyos) civarında (Ağaçlı) mevkiinde Beylerbeyi'nde mukim Adnan Bey ve şürekâsının malı olan (linyit) maaden kömüründen memur-ı mahsus ve vesait izamile deniz cihetinden yüz ton kadar celb edilerek vapurlarda tecrübe olunmuş ve indeltahlil yüzde 1,5 – 2 nisbetinde kükürtü havi olduğu tahakkuk etmiş isede üçte bir nisbetinde Ereğli (Zonguldak) kömürü ile birlikde karıştırıldığı halde zararsızca kullanılabileceği tezahür eylemişdir".
9. Kemalettin Apak, Cevdet Aydınelli ve Mehmet Akin : *Türkiye'de Devlet Sanayi ve Maden İşletmeleri*. Selüloz Basımevi, İzmit 1952, s. 311.
10. Ahmet Onur : *Türkiye Demiryolları Tarihi : 1860 – 1953*. Genel Kurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara 1953, s. 74 - 77.
11. *Harb-i Umûmî ve Şirket-i Hayriye* : s. 33.
12. Ahmet Onur : s. 79 – 80.
13. Ergün Toğrol : *İTÜ İnşaat Fakültesi Cumhuriyetin Ellinci Yılı Kitabı*. İstanbul 1976, s. 162.
14. Ahmet Onur : s. 80.
15. *İstanbul ve Civarı Haritası*. Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Matbaası, İstanbul 1332 (1916). Bu harita IRCICA Kütüphanesi'nde bulunmaktadır. Haritadan yararlanmamda yardımcı olan IRCICA Genel Direktörü Prof.Dr. Ekmeleddin İhsanoğlu'na teşekkür ederim.
16. *Harb Mecmuası, Yıl 1 / Sayı 10* (Haziran 1332 (1916)), s. 155.
17. *Millî Nevsâl*. (1338 Sene-i Maliyesine Mahsus – Birinci sene). Kanaat Kütübhanesi, İstanbul 1922 – 1338, s. 137.
18. *Harb-i Umûmî ve Şirket-i Hayriye*, s. 33. Silâhdarağa – Ağaçlı hattının toplam uzunluğu 43 km olduğuna göre burada verilen rakam hatalıdır.
19. *Harb-i Umûmî ve Şirket-i Hayriye*, s. 33'deki dipnot. "Bu hattın Kâğıdhâne vadisindeki ilk istasyonu Koşu Köşkü civarında olup Enver Paşa ve son istasyonu Ağaçlı'da İsmail Hakkı Paşa namlarına nisbet edilmişdi".
20. Kâzım Çeçen : *Mimar Sinan ve Kırkçeşme Tesisleri*. İSKİ Yayınları, İstanbul 1988, s. 109 – 116.
21. Kâzım Çeçen : s. 97 – 108.
22. Kâzım Çeçen : s. 65 – 69.
23. Bu albüm Emre Dölen'in özel koleksiyonunda bulunmaktadır.
24. Bu albüm Mert Sandalcı'nın özel koleksiyonunda bulunmaktadır.
25. 18 – 20 Eylül 1996'da yapılan IV. Türk Tıp Tarihi Kongresi sırasındaki bir sohbette elimde bu demiryolunun yapımına ilişkin orijinal fotoğrafların bulunduğunu anlatırken değerli dostum Mert Sandalcı kendisinde de bu konuda bir albüm olduğunu söyledi. Fotoğrafları yanyana getirdiğimizde bunların birbirlerini tamamladıklarını gördük. Bunun üzerine bir yandan bu demiryolu konusunda bilgi toplamaya ve öte yandan da demiryolunun güzergâhını arazi üzerinde belirlemeye giriştik. Güzergâh belirlemede IRCICA Kütüphanesi'nde bulduğum harita büyük ölçüde yardımcı oldu. Konuyu Kâğıthane Belediyesi Basın Danışmanı Sayın Hüseyin Irmak'a ve onun aracılığı ile Belediye Başkanı Sayın Arif Calban'a açtık. Sayın Calban'ın heyecanlı desteğini alarak araştırmalarımızı sürdürdük. Sonunda 11 Şubat 1999 günü Kemerburgaz – Çiftalan güzergâhını orman içinden yürüyerek belirledik. Bütün bu çalışmaların sonucunda Kağıthane – Kemerburgaz – Ağaçlı – Çiftalan Demiryolu (1914 – 1916) adını taşıyan fotoğraf albümü Mart 1999'da Kâğıthane
26 . Kemalettin Apak, Cevdet Aydınelli ve Mehmet Akin, s. 311 – 312.

Şomendöfer Alayı Haliç-Karadeniz Sahra Hattı Komutanlığı
1 Numaralı Katarın Günlük Hareket Cetveli

İSTASYON	İki istasyon arası (km)	Tahmini süre (dakika)	Varış (saat, dakika)	Bekleme (dakika)	Hareket (saat, dakika)	Karşılaşacağı katar no
Enver Paşa	-	-	-	Sabah	12:00	30
Cendere	5,5	27	12:27	5	12:32	32
Aziz Paşa	5,5	28	13:00	10	13:10	34
Pirgos (Kemerburgaz)	5,5	27	13:37	13	13:50	36
Petnahor (Göktürk)	2,0	10	14:00	10	14:10	-
Karabayır	3,5	17	14:27	3	14:30	2
Kısırmandıra	6,0	31	15:01	12	15:13	4
Kömürcüpınar	5,5	33	15:46	5	15:51	6
İsmail Hakkı Paşa	5,5	33	16:24	Sabah		8
Toplam	39,0	206				





IRCICA Arşivinde üzerinde Karadeniz Sahra Hattı işlenmiş 1/100.000 ölçekli "İstanbul ve civarı haritası"...



Ayastefanos (Yeşilköy) Şömendöfer Alayı Malzeme deposu ve arkada müdiriyet binası.
Almanya'dan demiryoluyla getirilen malzeme, ray, vagon ve lokomotifler önce buraya indirilerek depolanmıştır. (Emre Dölen Koleksiyonu)



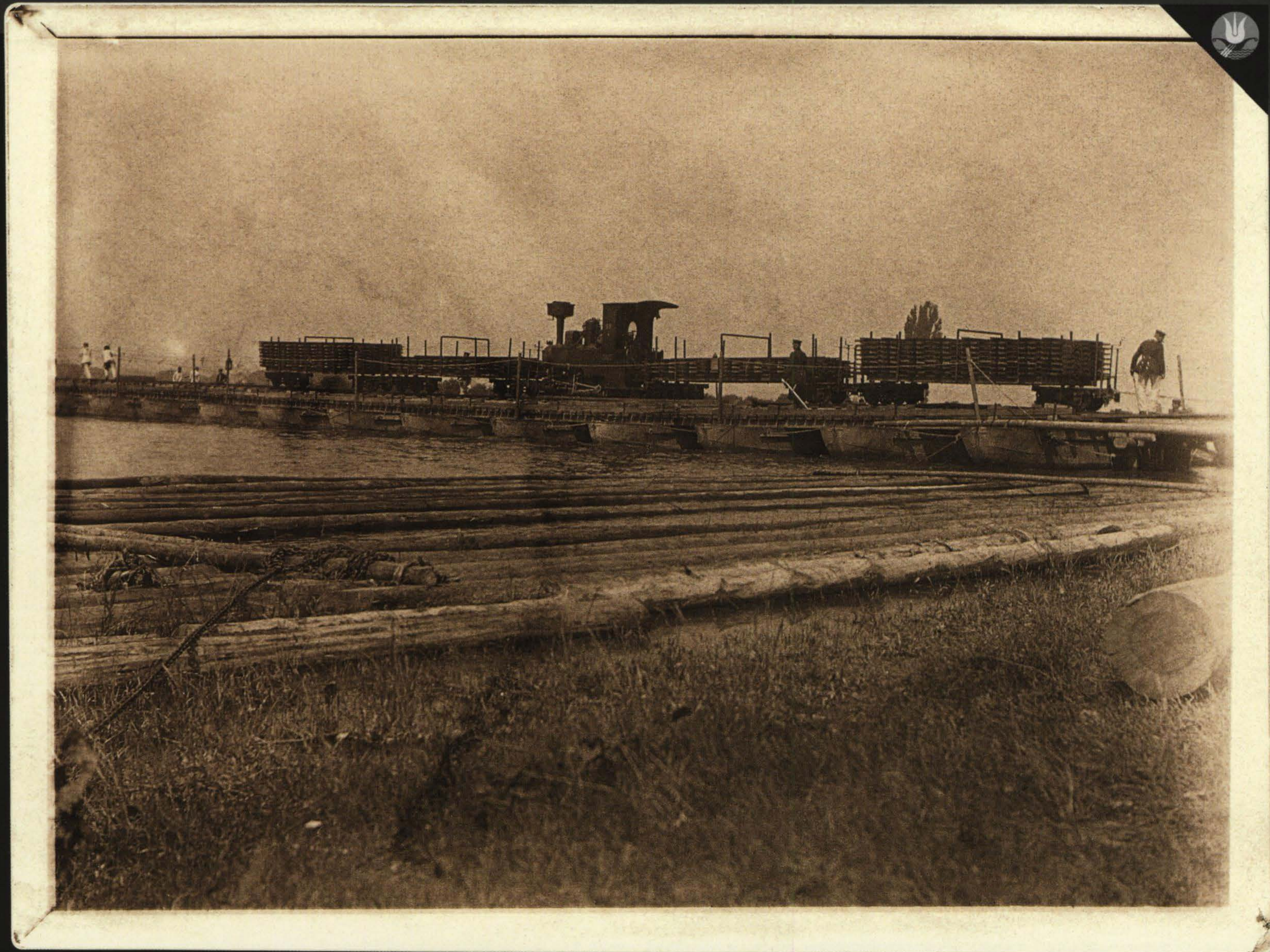
Ayastefanos (Yeşilköy) Şömendöfer Alayı malzeme ambarı. (Emre Dölen Koleksiyonu)



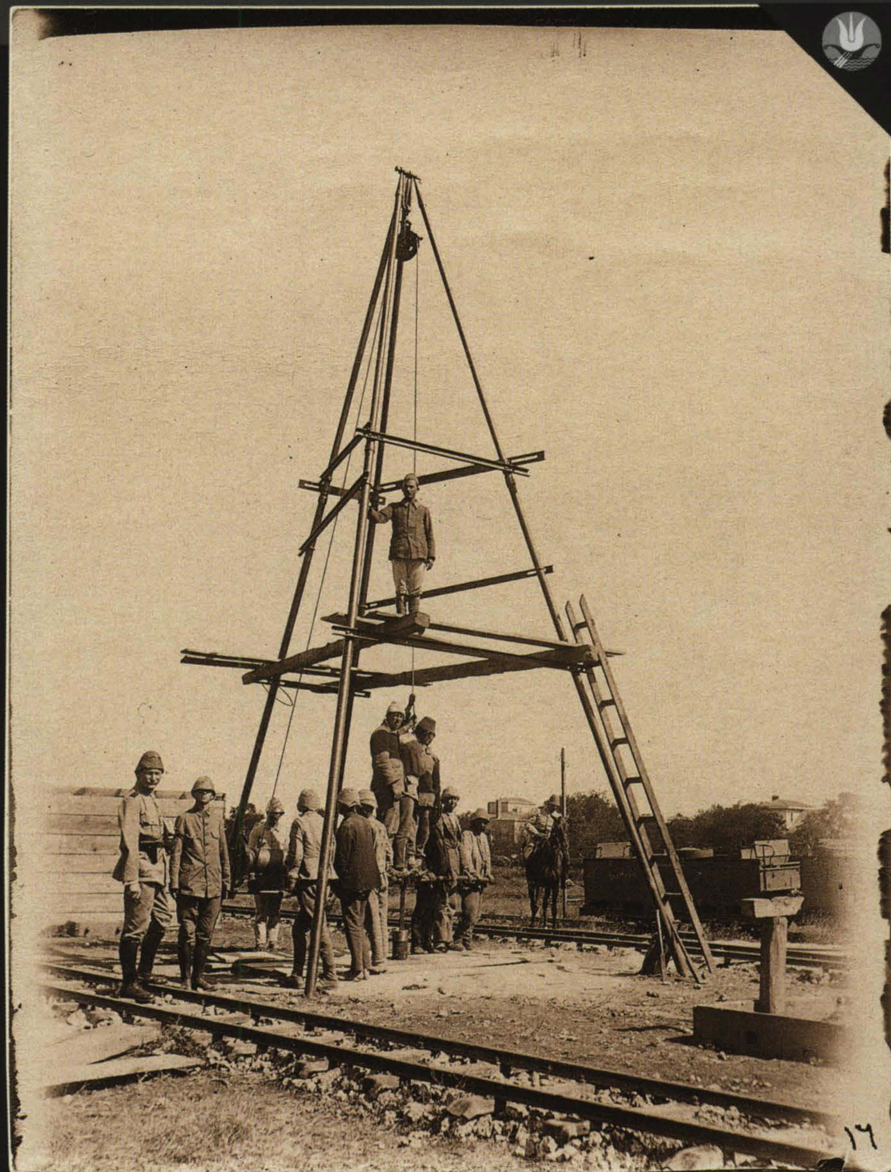
Lokomotiflerin bakımlarının yapılabilmesi için yükseklik kazandırılmış platform. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Ayastefanos (Yeşilköy) Şömendöfer Alayı Malzeme deposunda "Mevkif" (istasyon).
Burada demiryolunu işletecek personele eğitim verilmiştir. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Ayastefanos (Yeşilköy) de dubalar üzerine kurulmuş yükleme iskelesi.
Malzeme, ray, vagon ve lokomotifler buradan deniz yoluyla Haliç'e taşınmıştır. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Ayestefanos (Yeşilköy) Şömendöfer Alayında artezyen kuyusu açma çalışması.
(Emre Dölen Koleksiyonu)



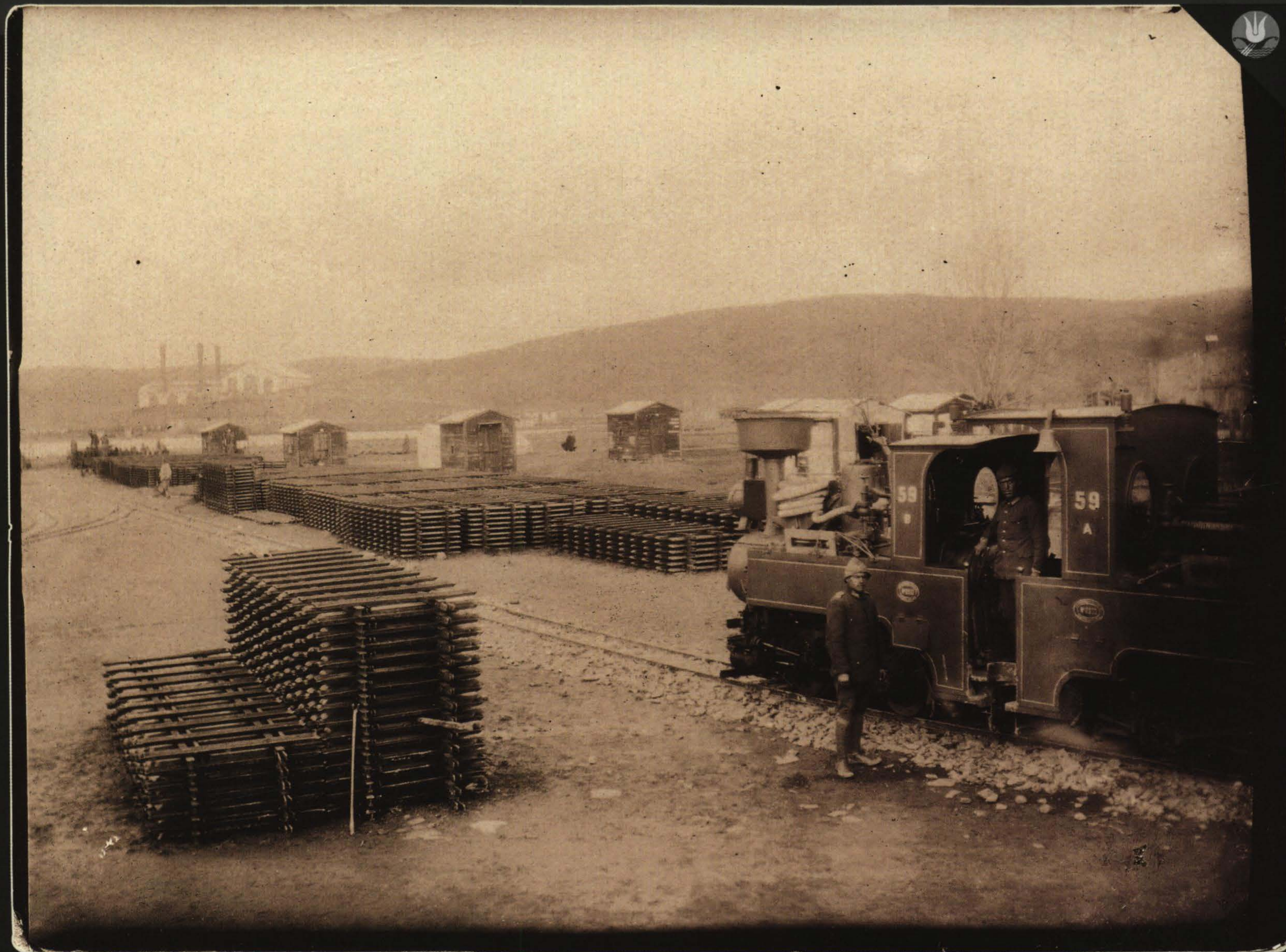
Ayastefanos (Yeşilköy) Şömendöfer Alayı deposunda bir drezin, yangın pompası, ve pompa başında eğitim yapan askerler. (Emre Dölen Koleksiyonu)



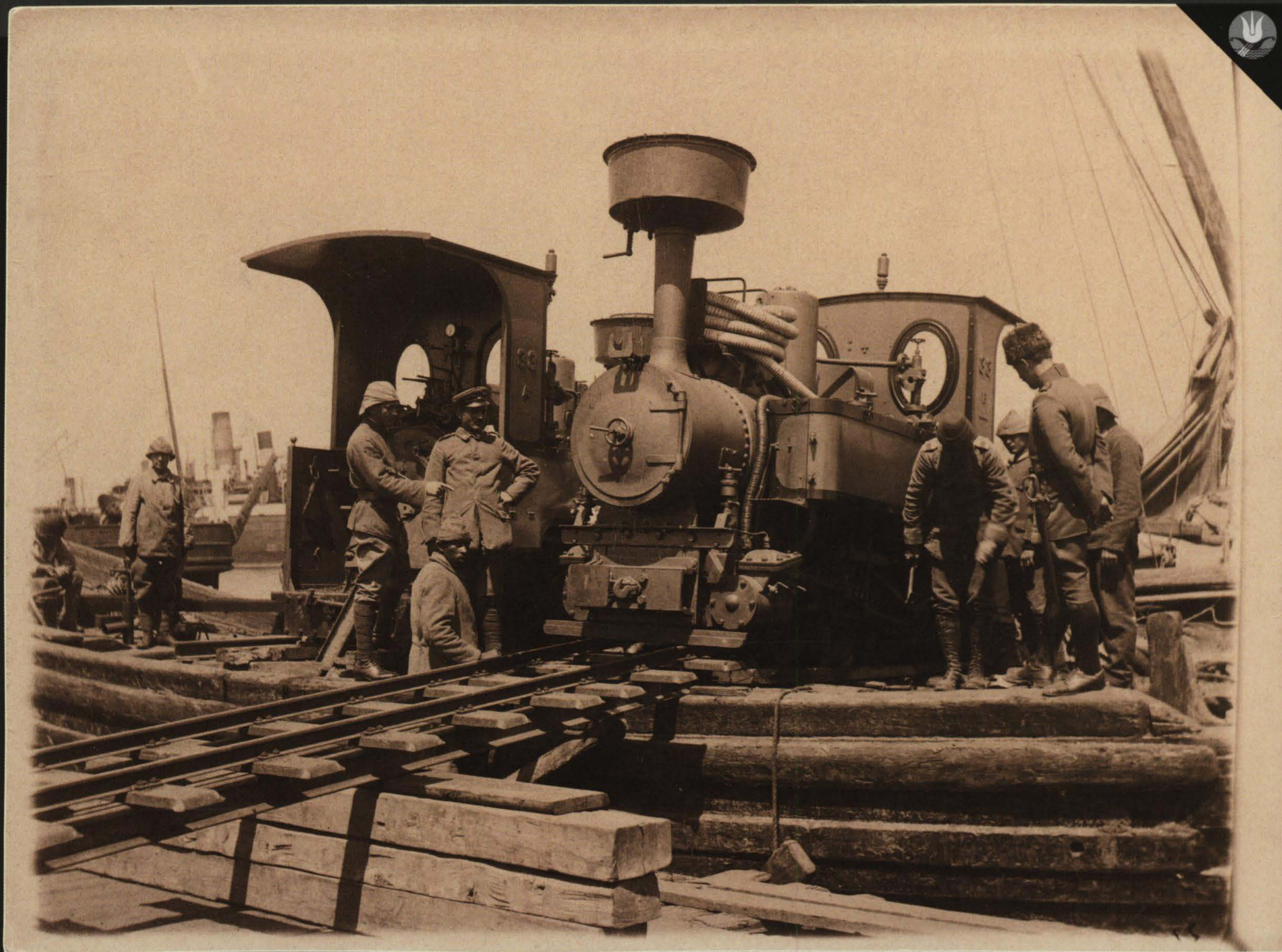
Haliç'te demiryolu malzemesinin karaya çıkartılarak depolandığı demiryolunun başlangıç noktası. Arkada Silâhdarağa termik santrali görülmektedir. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Haliç'de demiryolunun başlangıç noktası ve rayların taşınması.
(Emre Dölen Koleksiyonu)



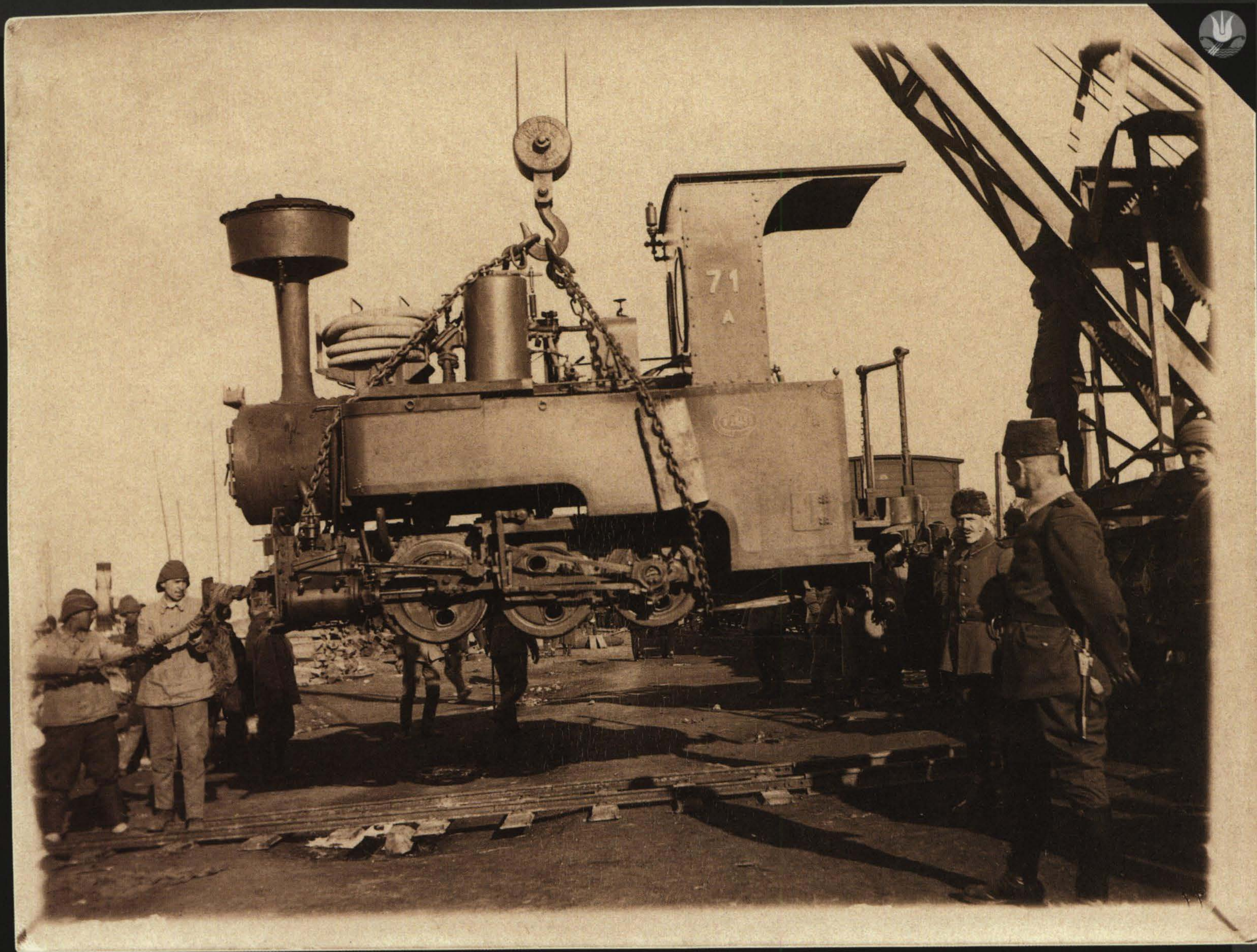
Haliç'de demiryolunun başlangıç noktası ve depolanmış raylar.
Arkada Silâhdarağa termik santrali görülmektedir. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Deniz yoluyla Yeşilköy'den Haliç'e getirilen lokomotiflerin karaya çıkartılması. Lokomotifin önünde bir Alman subayı görülüyor. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Deniz yoluyla Yeşilköy'den getirilen lokomotiflerden birinin Haliç'te karaya çıkartılması... Solda bacası görülen; 27 numaralı "Sahilbend" araba vapurudur. Lokomotiflerin Yeşilköy'den Kâğıthane'ye bu vapurla getirilmiş olması kuvvetli bir ihtimaldir. (Emre Dölen Koleksiyonu)



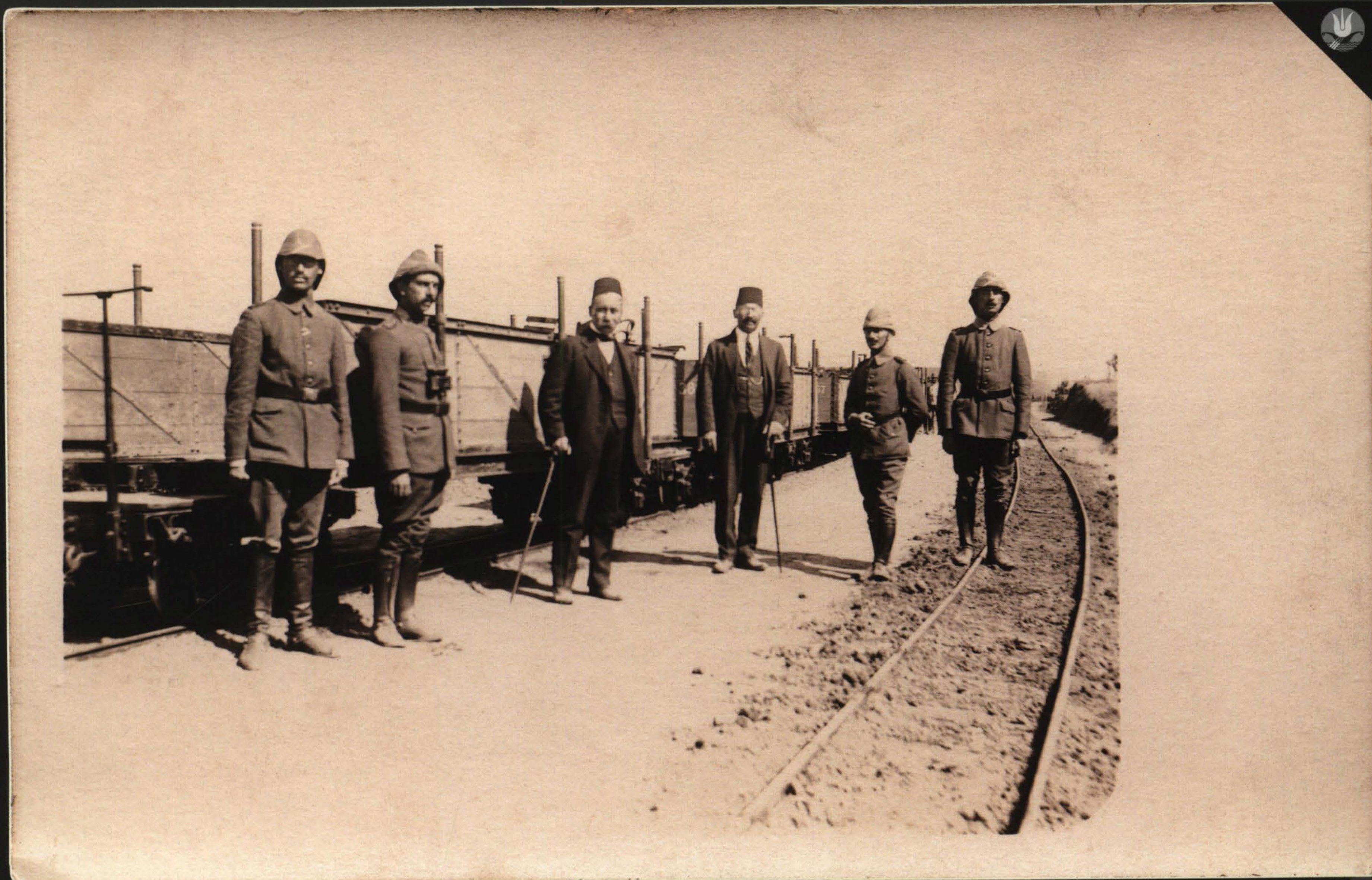
Yeşilköy İstasyonunda lokomotiflerin indirilişi.
(Emre Dölen Koleksiyonu)



Demiryolunun yapımında çalışan sivil mühendisler Kağıthane (Enver Paşa) İstasyonu'nda görevli subaylarla birlikte.
Sağdaki Muhtar Bey'dir. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Demiryolunun yapımında çalışan sivil mühendisler ile görevli subaylar inşaatta kullanılan bir askeri kamyonun (o zamanki deyimle yük otomobilinin) üzerinde. Önde Muhtar Bey görülüyor. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Demiryolunun yapımında çalışan sivil mühendisler, görevli subaylarla birlikte...
Sağdaki Muhtar Bey'dir. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Bir lokomotif ve Alman makinist. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Lokomotiflerin bakımlarının yapılabilmesi için hazırlanan üstü kapalı yükseltilmiş platform (Mert Sandalcı Koleksiyonu)



Üstü örtülü bir yolcu vagonu. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Demiryolunun istasyon ve işletme binalarının damları için kiremit kesilmesi. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Ahşap köprü üzerinde bir katar. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kemerburgaz - Çiftalan Şubesi'nin 9 + 100 km sinde dolgu yapımı ve bu iş için tasarlanmış vagonlarla toprak dökülerek şevlerin tanzimi... (Emre Dölen Koleksiyonu)



Demiryolunun yapımından bir görünüm. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Hazırlanan rayların bloklar halinde yerleştirilmesi. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Balastın yerleştirilmesi ve sıkıştırılması. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Demiryolunun yapımı sırasında basit ölçüm işlemleri yapan görevliler. (Emre Dölen Koleksiyonu)



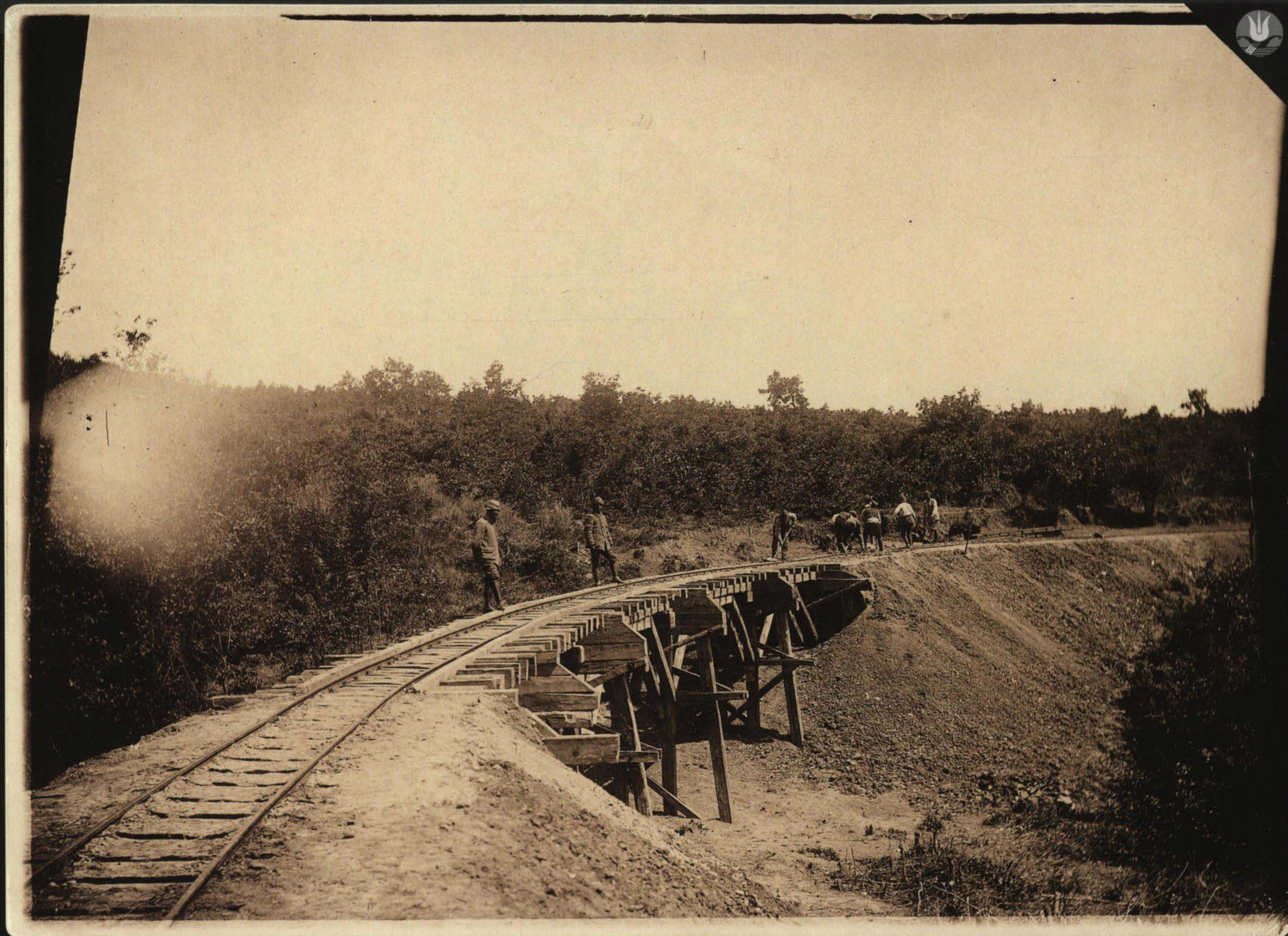
Hazırlanan rayların döşenmek üzere taşınmaları. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Dekovilin getirdiği hazır demiryolu parçalarının omuzlarda taşınarak döşeneceği yere götürülmeleri. (Emre Dölen Koleksiyonu)



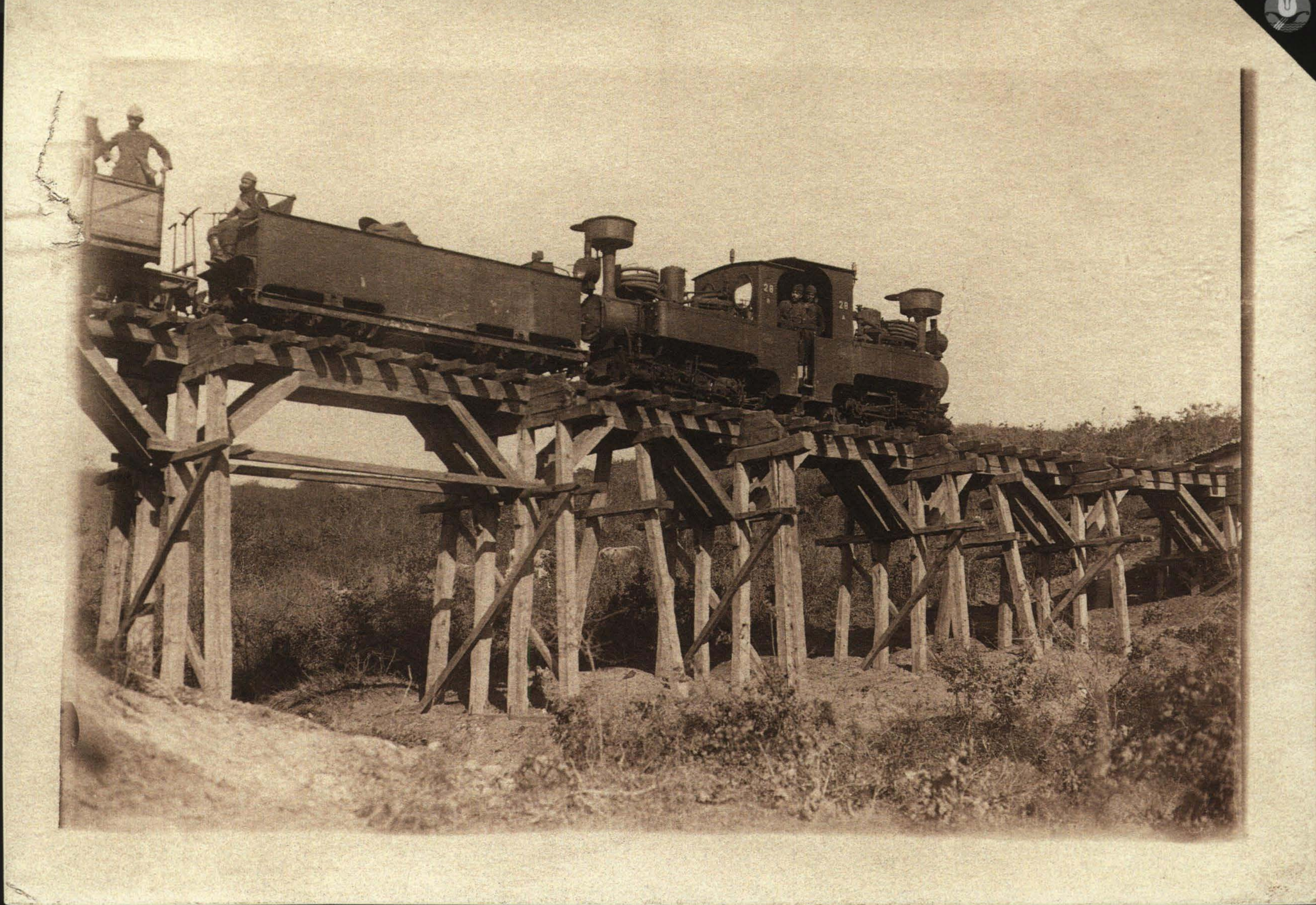
Bir yarmanın girişi. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kemerburgaz - Ağaçlı Şubesi üzerinde 32 + 000 km de ahşap köprü.
Yükseklik 4,5 m; ikisi 4,00 m; üçü 6,00 m lik beş açıklık olmak üzere boyu 2 x 4,00 + 3 x 6,00 = 26 m. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kemerburgaz - Ağaçlı Şubesi üzerinde 32 + 500 km de ahşap köprü.
Yükseklik 5 m; Her biri beşer metreden üç açıklık olmak üzere boyu 15 m. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kemerburgaz - Ağaçlı Şubesi üzerinde uzun bir ahşap köprü. (Mert Sandalcı Koleksiyonu)



Cendere Yolu üzerinde 7 + 000 km.' de bir köprü. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kemerburgaz - Çiftalan Şubesi üzerinde 4 + 870 km de ahşap köprü.
Yükseklik 4,38 m; ikisi 4,00 m ve ikisi 6,00 m lik açıklık olmak üzere boyu 2 x 4,00 + 2 x 6,00 = 20 m. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kemerburgaz - Çiftalan Şubesi üzerinde iki açıklıklı ahşap köprü.
Arkada üç açıklıklı bir başka ahşap köprü görülmektedir. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kemerburgaz - Çiftalan Şubesi üzerinde dört açıklıklı ahşap köprü.
Köprü üzerinde bir drezin görülmektedir. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kemerburgaz - Çiftalan Şubesi üzerinde altı açıklıklı ahşap köprü.
Köprü üzerinde bir katar görülmektedir. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kemerburgaz - Çiftalan Şubesi üzerinde dört açıklıklı ahşap köprü inşa sırasında. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kâğıthane (Enver Paşa) İstasyonu'nun genel görünümü. (Emre Dölen Koleksiyonu)



"Haliç - Karadeniz sahra hattı Enver Paşa Mevkifi".
Demiryolunun 3 + 200 km sindeki Kâğıthane İstasyonu. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kâğıthane (Enver Paşa) İstasyonu'nda istasyon binası. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kâğıthane İstasyonu'nda muhtemelen Enver Paşa için düzenlenmiş bir karşılama töreni. (Mert Sandalcı Koleksiyonu)



Bir istasyon binası ve bir yük katarı.
İstasyon binasının önünde hareket çanı (kampanası) görülmektedir. (Mert Sandalcı Koleksiyonu)



Bir istasyon binası ve önünde bir lokomotif. (Mert Sandalcı Koleksiyonu)



Bir istasyon binası ve beklemekte olan yük katarı. (Mert Sandalcı Koleksiyonu)



Bir istasyon binası ve makas.
Sağda köprü yapımı için hazırlanmış keresteler görülmektedir. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Ağaçlı şubesi üzerinde istasyon binası ve lokomotif.
İstasyon binasının önünde hareket çanı (kampanası) ve solda su deposu görülmektedir. (Mert Sandalcı Koleksiyonu)



Ağaçlı (İsmail Hakkı Paşa) İstasyonu. (Mert Sandalcı Koleksiyonu)



Ağaçlı şubesi üzerinde bir istasyon... (Emre Dölen Koleksiyonu)



Demiryolunun Kemerburgaz'a gelirken bir gözünden geçtigi Kırıkkemer (Kovukkemer) in güneyden görünümü. (Mert Sandalcı Koleksiyonu)



Demiryolunun Kemerburgaz ayrımı.
Soldaki hat Kemerburgaz - Ağaçlı şubesi olup ilerdeki Uzunkemer'in (güneyden görünüş) altından geçer.
Sağdaki hat ise Kemerburgaz - Çiftalan şubesidir. (Mert Sandalcı Koleksiyonu)



Demiryolunun Kemerburgaz-Çiftalan hattının altından geçtiği
Ortadere (Ayvad) Kemeri'nin güneyden görünüşü.
Demiryolu kemerin en sol gözünden geçmektedir. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Kemerburgaz ayrımındaki işletme binaları.
Arkada Uzunkemer (güneyden) görünmektedir. (Emre Dölen Koleksiyonu)



Demiryolu yapımından bir görünüm.
Kemerburgaz - Çiftalan Şubesi'nin 8 + 900 km sindeki yarma ve henüz balastı konulmamış raylar... (Emre Dölen Koleksiyonu)



Karadeniz kıyısı... Vagonlara kömür yüklenmesi. (Mert Sandalcı Koleksiyonu)



Karadeniz kıyısında bir kömür ocağı....
Ocağın önünde, madende çalışan ve halatla çekilen küçük dekovil görülmektedir... (Mert Sandalcı Koleksiyonu)

KÂĞITHANE BELEDİYESİ KÜLTÜR KİTAPLARI DİZİSİ No:13

Editör : MERT SANDALCI

Sanat Yönetmeni : ERKAL YAVİ

Dizgi, Grafik Uygulama, Renk Ayrımı, Baskı :
MAS MATBAACILIK A.Ş.
Dereboyu Cad. Zağra İş Mrk. B Blok No: 1 34398
Maslak - İstanbul

Birinci Baskı : Mart 1999 İSTANBUL

İkinci Baskı : Şubat 2004 İSTANBUL

ISBN : 975-92243-3-x